Inspectie Leefomgeving en Transport
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

# Jaarverslag 2012 van de Nederlandse Autoriteit voor Spoorveiligheid

Inspectie Leefomgeving en Transport
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

# Jaarverslag 2012 van de Nederlandse Autoriteit voor Spoorveiligheid

| | |
|---|---|
| Datum | 22 augustus 2013 |
| Status | Definitief |

# Colofon

Inspectie Leefomgeving en Transport
domein Rail en Wegvervoer

Nieuw Uitleg 1, Den Haag

T 088 489 00 00
www.ilent.nl
@inspectieilent

Versie 22 augustus, definitief

# Inhoudsopgave

**Colofon 2**

**A . Voorwoord 5**
1 Het veiligheidsjaarverslag 5
2 Samenvatting 2012 7

**B . Introductie 8**
1 Doelstelling, inhoud en werkwijze 9
2 Informatie over de spoorweginfrastructuur 14
3 Samenvatting – Algemene Trendanalyse 16

**C . Organisatie 18**
1 Introductie op de organisatie 18
2 Organigram 18

**D . De ontwikkeling van de spoorveiligheid 19**
1 Initiatieven om de veiligheiduitvoering te handhaven/verbeteren 19
2 Gedetailleerde trendanalyse 22
3 Het resultaat van de veiligheidswaarschuwingen 40

**E . E. Belangrijke aanpassingen in de wetgeving en regelgeving 41**

**F . De ontwikkeling van veiligheidscertificering en -vergunningen 44**
1 Nationale wetgeving – startdata – beschikbaarheid 44
2 Veiligheidscertificaten deel A 45
3 Veiligheidscertificaten deel B 47
4 Veiligheidsvergunningen 48

**G . Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders 50**
1 Omschrijving van het toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders 50
2 Beoordeling van jaarverslagen van infrastructuurbeheerders en de spoorwegbedrijven 54
3 Klachten 54

**H . Verslag over de toepassing van de CSM betreffende risicoanalyse en beoordeling 55**

**I . Alternatieve maatregelen vanwege afwijkingen van ECM certificeringsopzet 56**

**J . Conclusies over het rapportagejaar 2012 – Prioriteiten 57**

**K . Bronnen van informatie 58**

**L . Bijlagen 59**
*Bijlage A1.: Spoorwegnet in Nederland, het hoofdspoor voor treinverkeer 60*
*Bijlage A2.: Ondernemingen die een veiligheidsattest, certificaat, vergunning, of erkenning ontvingen van de ILT in relatie tot de spoorsector in Nederland 61*
*Bijlage A2.1: Kengetallen infrastructuurmanager 64*

*Bijlage B: Organigram NSA 65*
*Bijlage C.: Veiligheidsindicatoren: cijfergegevens en gebruikte definities 66*
*Bijlage C1.: CSI-gegevens 66*
*Bijlage C1.1 Overzicht van de prestaties 66*
*Bijlage C1.2: Berekende NRW- en MWA-waarden 76*
*Bijlage C1.3: Het behalen van de doelstellingen voor de risicodragers uit de Derde Kadernota Railveiligheid 77*
*Veilig vervoeren 77*
*Veilig werken 78*
*Veilig leven 79*
*Thema overstijgend 79*
*Bijlage C2.: Gebruikte definities77*
*Bijlage C2.1: Definities volgens richtlijn 91/03 80*
*Bijlage C2.2: Nationale definities 81*
*Bijlage C3.: Afkortingen 82*
*Bijlage D.: Status invoering Europese regelgeving in de Nederlandse wet- en regelgeving 83*
*Bijlage E.: De ontwikkeling van veiligheidscertificering en autorisatie –Numerieke gegevens 84*
*Bijlage E1.: Veiligheidscertificaten volgens Besluit 2004/49/EG 84*
*Bijlage E1.1 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2012 en daarvoor, geldig in 2012 84*
*Bijlage E1.2 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel B, afgegeven in 2012 en daarvoor, geldig in 2012 84*
*Bijlage E1.3 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2012 en daarvoor, geldig in 2012 84*
*Bijlage E1.4 Aantal nieuw toegekende veiligheidscertificaten deel B voor spoorwegondernemingen, afgegeven in 2012 84*
*Bijlage E1.5 Aantal ingetrokken veiligheidscertificaten deel A in 2012 85*
*Bijlage E1.6 Aantal ingetrokken veiligheidscertificaten deel B in 2012 85*
*Bijlage E1.7 Lijst van landen waar spoorwegondernemingen, die een aanvraag ingediend hebben voor een deel B in Nederland, hun deel A hebben verkregen. 85*
*Bijlage E2.: Veiligheidsautorisaties volgens besluit 2004/49/EG 87*
*Bijlage E2.1 Aantal geldige veiligheidsautorisaties in het jaar 2012 en in de voorgaande jaren die nog geldig waren aan het eind van 2012 87*
*Bijlage E2.2 Aantal aanvragen voor veiligheids-autorisaties die toegekend zijn aan infrastructuur-managers, afgegeven in 2012 87*
*Bijlage E2.3 Aantal aanvragen voor veiligheids-autorisaties van een infrastructuurbeheerder die afgewezen zijn in 2012 87*
*Bijlage E3./E4.: Procedurele aspecten – Veiligheidscertificaten deel A en B 88*
*Bijlage E5.: Procedurele aspecten – Veiligheidsautorisatie infrastructuurbeheerder 89*
*Bijlage E6.: Aantal afgegeven machinistenvergunningen in 2012 89*

# A . Voorwoord

## 1 Het veiligheidsjaarverslag

Voor u ligt het veiligheidsjaarverslag 2012 van de Nederlandse autoriteit voor spoorveiligheid (National Railway Safety Authority = NSA). Alle taken van de NSA worden door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) uitgeoefend voor zover ze niet aan anderen zijn opgedragen en gemandateerd. Het volgen en ontwikkelen van een regelgevingskader voor veiligheid is opgedragen en gemandateerd aan het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid (DGB) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM).

In dit jaarverslag bericht de NSA over de ontwikkeling van de Europese spoorveiligheidsindicatoren in Nederland. De European Railway Agency (ERA) benut deze gegevens voor het volgen en vergelijken van de ontwikkeling van spoorwegveiligheid in Europa. De Nederlandse regering benut de gegevens voor hetzelfde doel binnen Nederland, maar ook als onderbouwing voor het nationaal beleid voor spoorwegveiligheid. Daarnaast bevat het jaarverslag een beeld van het spoorsysteem in Nederland, zowel voor vergunningen, bedrijven als voertuigen.

De ILT (en deels DGB) voert de taken in het kader van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn 2004/49/EG, artikel 16 uit. Het gaat hierbij om het toezicht op de veiligheid van het spoorwegsysteem en de erkenning en het toezicht op de met het onderhoud belaste entiteiten. De certificering van treinbestuurders volgens richtlijn 2007/59/EG is eveneens belegd bij de ILT.

Qua indeling volgt het veiligheidsjaarverslag de richtlijnen van de ERA voor het 'NSA annual safety report'. Met de publicatie van dit veiligheidsjaarverslag wordt voldaan aan artikel 18 van de Europese spoorwegveiligheidsrichtlijn.

# 2 Samenvatting 2012

Op 21 april 2012 zijn twee treinen (een intercity en een sprinter) van NS Reizigers frontaal gebotst ter hoogte van Amsterdam Westerpark. Er viel een dode, meer dan honderd gewonden, waaronder tientallen zwaargewonden en er ontstond grote materiële schade. Ook personeelsleden van NS Reizigers zijn gewond geraakt. Onderzoek door de Onderzoeksraad voor Veiligheid wees uit dat naast het passeren van een stoptonend sein het ongeval veroorzaakt is door een te krappe planning op een tijdelijke enkelbaanssituatie vanwege werkzaamheden aan de sporen. De ILT heeft in oktober 2012 NS Reizigers en infrastructuurbeheerder ProRail onder verscherpt toezicht geplaatst.

In de nasleep van het ongeval bij Amsterdam Westerpark is de aanpak rond het terugdringen van stoptonendseinpassages (STS-passages) nader bekeken. Over 2012 steeg voor het eerst sinds jaren het aantal STS-passages. De branchedoelstelling (50% reductie t.o.v. de aantallen van 2003 en 75% reductie van het risico ten opzichte van 2003) is nog niet gerealiseerd. De ILT monitort deze doelstelling, samen met die van het Verbeterplan van ProRail. In de maatregelen naar aanleiding van de botsing Amsterdam Westerpark zijn extra seinen voorzien van het Nederlandse systeem ATB-Verbeterde versie, in afwachting van de uitrol van ERTMS.

In februari 2012 heeft de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Commissie Kuiken; februari 2012) gerapporteerd over haar werkzaamheden. Onderdeel van het Kabinetsbeleid is verdere implementatie van ERTMS vanaf 2016. Ook is op aanbeveling van de Commissie Kuiken besloten de ILT opdracht te geven om een vijfjaarlijkse toets uit te voeren op de fysieke kwaliteit en veiligheid van de Nederlandse spoorinfrastructuur (hoofdspoor). De eerste toets staat gepland voor 2013.

In 2012 reed de eerste V250 ('Fyra') over het HSL-traject tussen Amsterdam en Brussel. In de winter van 2012/2013 ontstonden ernstige problemen met deze treinen, zowel in Nederland als in België. Dit leidde tot het stilleggen van het vervoer met deze treinen in beide landen. Op het moment van verschijnen van dit jaarverslag is door beide landen besloten het project V250 te staken en is een juridische strijd gaande tussen Nederland en België en fabrikant Ansaldo Breda over de financiële gevolgen. De Tweede Kamer heeft besloten tot een parlementaire enquête naar de gang van zaken rond de V250, waarbij onder meer het toelatingsproces aan de orde zal komen.

Een quick scan door de ILT naar de invloed van het gebruik van nieuwe contractvormen door de infrastructuurbeheerder bij de uitbesteding van beheer en onderhoud aan procesaannemers geeft aanleiding om hier in 2013 verder op in te gaan.

In 2012 is voor wat betreft vergunningverlening de voornaamste ontwikkeling de eerste afgifte van een machinistenvergunning (zie Bijlage D van dit jaarverslag) en de erkenning van opleidingsinstituten voor machinistenopleidingen. Daarnaast is een aanvang gemaakt met de erkenning van "entities in charge of maintenance".

De veiligheidsautorisatie voor de Hanzelijn tussen Zwolle en Lelystad is eveneens afgegeven in 2012.

De veiligheidsprestatie bij alle acht de voornaamste veiligheidsindicatoren is volgens

de Europese systematiek ‘aanvaardbaar’ over 2012. Maar dit betreft een afweging van meerjarencijfers, waarbij een marge van 20% wordt gehanteerd. Wordt gekeken naar de doelstelling “permanente verbetering” uit de Derde Kadernota Railveiligheid, dan is over 2012 die doelstelling bij vijf van de acht voornaamste veiligheidsindicatoren niet gehaald (bij de categorieën ‘reizigers’, overweggebruikers’, ‘spoorwegpersoneel’, ‘onbevoegden’, ‘anderen’). Zie tabel 1.

*Tabel 1: Belangrijkste indicatoren voor spoorveiligheid. Als de MWA-waarde lager of gelijk aan de NRW-waarde, dan is er sprake van “permanente verbetering” conform de doelstellingen van de Derde Kadernota Railveiligheid (resultaat in kolom 3KR). Als de MWA-waarde hoger is dan de NRW-waarde, maar binnen de marge van 20% blijft, dan is volgens de Europese systematiek sprake van een “aanvaardbare veiligheidprestatie”.*
*De verwijzingen bij risicodragers zijn naar hoofdstukken in de Derde Kadernota Railveiligheid.*

| Risicodrager | Omschrijving indicator | Indicator voor 2012 berekend | NRW 2006 - 2011 | MWA 2008 - 2012 | 3KR ge-haald |
|---|---|---|---|---|---|
| *Veilig vervoeren (Hoofdstuk 5)* | | | | | |
| **Veiligheidsrisico treinreizigers** | FWSI onder reizigers / jaar / mld passagierstreinkm’s | 27,46 | 6,10 | 6,57 | nee |
| | FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerskm’s | 0,22 | 0,05 | 0,05 | ja |
| *Veilig werken (Hoofdstuk 6)* | | | | | |
| **Voorkomen arbeids-ongevallen** | FWSI onder spoorpersoneel / jaar / mld treinkm’s | 5,34 | 1,89 | 2,25 | nee |
| *Veilig leven (Hoofdstuk 7)* | | | | | |
| **Overweg-veiligheid** | FWSI onder overwegge-bruikers / jaar / mld treinkm’s | 92,19 | 97,84 | 97,05 | ja |
| | FWSI onder overwegge-bruikers / jaar / ((treinkm’s*aantal over-wegen)/ spoorkm’s) | 110,44 | 106,3 | 108,7 | nee |
| **Onbevoegden op het spoor** | FWSI onder onbevoegden op het spoor / jaar / mld treinkm’s | 8,02 | 7,84 | 7,99 | nee |
| | FWSI onder “anderen (derden)” / jaar / mld treinkm’s | 8,02 | 6,76 | 7,21 | nee |
| *Thema overstijgend (Hoofdstuk 8)* | | | | | |
| **Overall** | Totaal FWSI / jaar / mld treinkm’s (exclusief spoorsuïcides of pogingen daartoe) | 139 | 129 | 127 | ja |

# B . Introductie

## 1 Doelstelling, inhoud en werkwijze

### Doel en doelgroep

Het doel van dit veiligheidsjaarverslag is:

- Een overzicht geven van de ontwikkeling van de railveiligheid op het Nederlandse spoorwegnet in 2012.
- De jaarlijkse aantallen ongevallen en incidenten toetsen aan de doelstellingen die in de Derde Kadernota Railveiligheid staan geformuleerd.
- Inzicht bieden in de (trendmatige) ontwikkeling van de verschillende spoorwegongevallen met letsel aan de hand van indicatoren voor dergelijke ongevallen.

De Europese Spoorwegveiligheidsrichtlijn verplicht iedere lidstaat jaarlijks aan de European Rail Agency (ERA) te rapporteren over de toestand van de spoorwegveiligheid. De richtlijn bevat definities voor de indicatoren aan de hand waarvan de lidstaten moeten rapporteren. Beschikking 2009/460/EG beschrijft de methode ter evaluatie van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelstellingen en beschrijft hoe de veiligheidsindicatoren worden berekend (zie bijlage C1.2). De Inspectie Leefomgeving en Transport stuurt de resultaten van de analyse naar de ERA.

De Tweede Kamer heeft in 2010 de Derde Kadernota Railveiligheid vastgesteld.[1] Die nota formuleert per indicator een doelstelling of streefwaarde die aansluit bij de Europese doelstelling. De kadernota bevat kwantitatieve streefwaarden (doelen) voor het risico dat verschillende zogeheten risicodragers mogen lopen. Voorbeelden van risicodragers zijn reizigers, spoorwegpersoneel en overweggebruikers. Voor alle groepen risicodragers waar in de analyse naar is gekeken, zijn de Europese definities gehanteerd. Een overzicht daarvan is opgenomen in bijlage C2 en aangevuld met andere definities.

De primaire doelgroepen van het veiligheidsjaarverslag zijn:

- European Railway Agency
- De Minister van Infrastructuur en Milieu.

Het jaarverslag is ook bestemd voor de branchepartijen en overige belanghebbenden en belangstellenden. Het jaarverslag is openbaar en wordt gepubliceerd op www.ILenT.nl

### Inhoud

De inhoud van het veiligheidsjaarverslag is gebaseerd op de indeling zoals die door de ERA is voorgeschreven (template EN 2012 v15) en op de Europese veiligheidsindicatoren en de veiligheidsindicatoren uit de Derde Kadernota Railveiligheid.

*Definities*

Vóór het verschijnen van de Derde Kadernota hanteerde Nederland andere definities voor een groot aantal indicatoren. De invoering van de Europese definities maakte het deels onmogelijk trendmatige uitspraken te doen. Voor een beperkt aantal

[1] De Derde Kadernota Railveiligheid formuleert voor de thema's van de *Beleidsagenda 2010-2020* (veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven) doelstellingen. Vervolgens zijn per thema de gewenste resultaten benoemd. Per gewenst resultaat is telkens aangegeven welke activiteiten worden ondernomen om het beoogde resultaat (en daarmee de doelstelling) te realiseren. Het treffen van operationele maatregelen is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de spoorsector zelf.

indicatoren (‘reizigers’, ‘anderen’, ‘onbevoegden’) is in 2013 een hercategorisering uitgevoerd, zodat voor die indicatoren trendmatige uitspraken weer mogelijk zijn. De reden waarom dit voor slechts enkele indicatoren is gebeurd, is omdat hercategorisering zeer arbeidsintensief werk is (incidenten uit het verleden moeten opnieuw geduid worden) en voor deze paar indicatoren dit om meerdere redenen noodzakelijk bleek. Effect is wel dat bij de categorieën ‘reizigers’, ‘anderen’ en ‘onbevoegden’ de hier gepresenteerde cijfers kunnen afwijken ten opzichte van de ILT publicaties over 2010 en 2011.

*Afwijkende cijfers*

De jaarlijkse cijfers over de spoorwegveiligheid worden zo zorgvuldig mogelijk geïnventariseerd vanuit de incidentenmeldingen van de spoorwegmaatschappijen. De interpretatie van deze gegevens en daarmee de categorisering is een intensief proces, waarbij voortschrijdend inzicht een rol speelt. Nadere analyses kunnen leiden tot hercategorisering (zie hierboven), waardoor de gepresenteerde cijfers kunnen afwijken van eerder in het jaar of het jaar ervoor gepubliceerde cijfers.

De systematiek van de ERA voor de berekening van de nationale referentiewaarden (NRW) en meerjaren gemiddelden (MWA) voorziet in een gewijzigde beoordelingsperiode ten opzichte van voorgaande jaren[2].

*Leeswijzer*

Uitgangspunt voor de indeling van dit jaarverslag is het door de ERA opgestelde indeling (‘template’ EN 2012 v15), aangevuld met de thema’s veilig vervoeren, veilig werken en veilig leven uit de Derde Kadernota Railveiligheid (zie hoofdstuk D.2.). Daar waar de indeling wringt met de leesbaarheid, is de indeling (licht) aangepast.

- De gehanteerde definities de veiligheidscategorieën zijn terug te vinden in Bijlage C2.
- Het gebruik van de grafieken is anders dan in het jaarverslag over 2011. De ERA vraagt naar grafische weergaven waarin absolute getallen zijn gerelateerd aan treinkilometers. Deze grafieken treft u aan in bijlage C1.1. Grafieken die alleen absolute getallen weergeven, zijn omwille van de leesbaarheid ditmaal opgenomen in de gedetailleerde trendanalyse in hoofdstuk D.2.
- De berekening van de nationale referentiewaarden (NRW) en meerjaren gemiddelden (MWA) conform de Europese berekeningssystematiek staan in Bijlage C1.2, inclusief de berekeningsmethodiek.
- Het overzicht van de doelstellingen uit de Derde Kadernota staat in Bijlage C1.3.

## Gehanteerde methodiek en informatieverzameling

*Reikwijdte van de analyse*

Het jaarverslag hanteert definities van de ERA. Dat betekent onder andere dat de analyse betrekking heeft op gebeurtenissen op het hoofdspoor. In het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen is vastgelegd om welke spoorwegen het gaat.

De ILT houdt toezicht op het totale spoor. Omdat de gebeurtenissen op terreinen buiten het hoofdspoor niet vallen onder de definities van de ERA en omdat de Derde Kadernota Railveiligheid op die definities is gebaseerd, zijn gegevens over die terreinen niet in deze analyse opgenomen.

[2] In de in juni 2013 verschenen ILT publicatie ‘Railveiligheidsindicatoren 2012’ is deze gewijzigde beoordelingsperiode nog niet toegepast. Daardoor verschillen de daarin gepresenteerde berekende waarden van die in dit jaarverslag. Ook berust ‘Railveiligheidsindicatoren 2012’ op de in mei 2013 bekende gegevens, waardoor ook afwijkingen kunnen optreden.

*Europese methodiek voor referentiewaarden*

Alle definities en afkortingen zijn opgenomen in Bijlage C2.

De Nederlandse vertalingen van de termen die zijn gebruikt in richtlijn 2004/49/EG, 2009/149/EG en beschikking 2009/460/EG komen niet altijd met elkaar overeen. In dit rapport worden de termen uit 2009/149/EG gehanteerd, omdat die richtlijn specifiek is gericht op de definiëring van de begrippen.

Beschikking 2009/460/EG beschrijft hoe alle lidstaten de gemeenschappelijke veiligheidsdoelstellingen en -methoden bepalen, hoe die geleidelijk worden geïntroduceerd om een hoog veiligheidsniveau te handhaven en te verbeteren, indien nodig en redelijkerwijs uitvoerbaar. In plaats van één voor alle Europese lidstaten gelijkluidende, gemeenschappelijke veiligheidsdoelstelling, heeft de EU gekozen voor zogeheten nationale referentiewaarden, die in 2009 voor het eerst werden vastgesteld. Ieder jaar wordt met behulp van het dynamisch gewogen gemiddelde gemeten of aan de streefwaarde wordt voldaan.

De Europese Commissie heeft voor verschillende groepen risicodragers nationale referentiewaarden (NRW) geformuleerd. Die waarden zijn gebaseerd op de letsels en de prestaties van het vervoer over het spoor. Lidstaten streven ernaar het meerjarige gewogen gemiddelde (MWA = moving weight average) lager te laten zijn dan de NRW. Het jaar 2012 wordt getoetst aan de referentiewaarde over 2006 t/m 2012. Een afwijking van 20% is acceptabel voor het oordeel 'aanvaardbare veiligheidsprestatie'.

Met andere woorden: dit systeem gaat ervan uit dat de veiligheid op het spoor toeneemt. De realisatie van de periode die de NRW beslaat, geldt als maximum doel voor de MWA-periode.

Het doel van de NRW en MWA is een vergelijking te maken met het gemeenschappelijke Europese veiligheidsdoel. De precieze rekenformules voor de NRW's en MWA's zijn beschreven in beschikking 2009/460/EG. Bijlage C1.2 geeft een overzicht van de NRW's, de waarden van de indicatoren en de MWA's.

Behalve van de NRW en van de MWA wordt in het jaarverslag 2012 gebruik gemaakt van het begrip FWSI, om niet-letaal letsel te kunnen wegen. FWSI staat voor fatalities and weighted serious injuries = aantal doden + (0,1 x het aantal zwaargewonden).

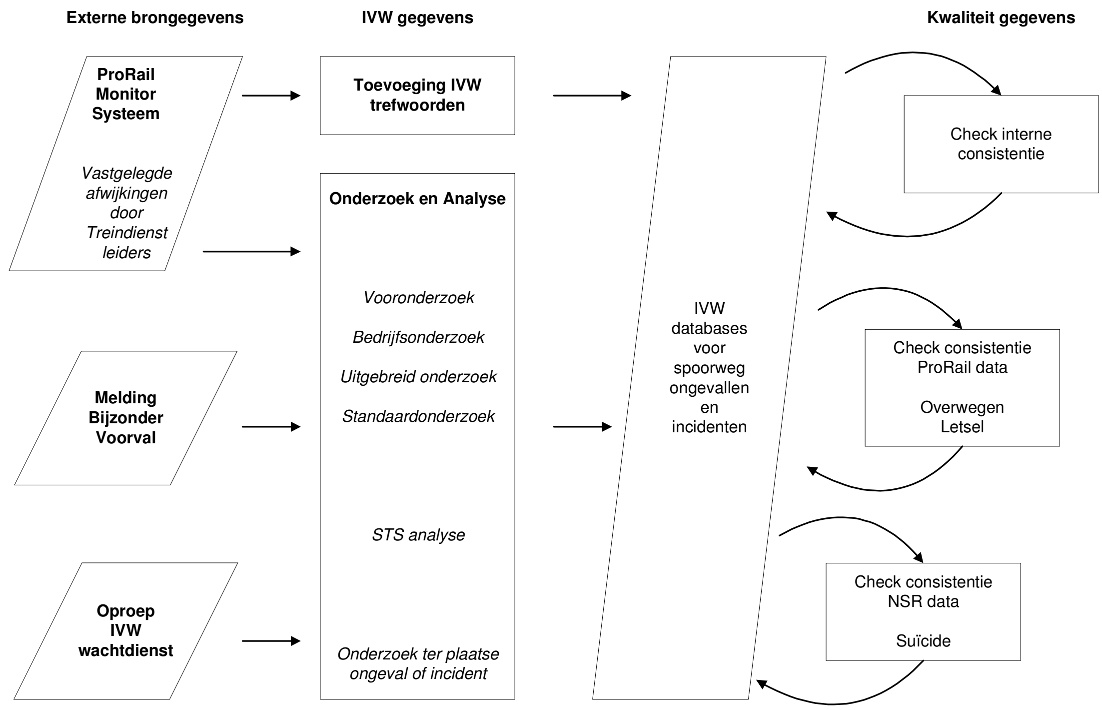
In de berekeningen speelt de lengte van het aantal kilometers spoor een rol, evenals het aantal gereden kilometers. Dubbelspoorlijnen worden voor het bepalen van het aantal kilometer spoor twee keer geteld.

De Derde Kadernota Railveiligheid bevat enkele indicatoren die een aanvulling vormen op de door de ERA gevraagde gegevens. Daarnaast hanteert de nota de doelstelling 'permanente verbetering', die alleen behaald kan worden als de MWA-waarde kleiner of gelijk is aan de NRW-waarde. In afwijking tot het oordeel 'aanvaardbare veiligheidsprestatie uit de Europese methodiek wordt hier dus geen marge van 20% geaccepteerd.

Uiteraard geldt voor alle meerjarige vergelijkingen (zowel van absolute getallen als van berekende indicatoren) dat waar definities wijzigen, vergelijkingen spaak lopen. In de teksten van de gedetailleerde trendanalyse is ook aangegeven wanneer daar sprake van is.

*Gegevens verzamelen*

Dit jaarverslag is opgesteld op basis van gegevens over ongevallen en incidenten die de Inspectie voor een deel gemeld krijgt van ProRail, van spoorwegondernemingen en van andere deelnemers aan het spoorsysteem en die de Inspectie deels zelf genereert door middel van onderzoek en analyse. Daarnaast gebruikt de Inspectie eigen inspectiegegevens over ongevallen, inspecties, baanwerkers, tunnelveiligheid, stoptonend seinpassages  en dergelijke. Figuur 1 geeft een overzicht van de informatiestromen over ongeval- en incidentgegevens die de basisinformatie leveren voor de analyses in andere hoofdstukken.




*Figuur 1: Informatiestromen ongevals-, incident- en andere gegevens*

De ILT ontvangt dagelijks een overzicht van alle afwijkingen die door de verkeersleiding is vastgelegd in het monitorsysteem van de infrastructuurbeheerder. Een deel van deze afwijkingen is gerelateerd aan veiligheid en geeft aanleiding tot het instellen van een vooronderzoek.

Vervoerders en andere betrokkenen maken van veiligheidsincidenten een zogenoemde ‘melding bijzonder voorval’. Ook deze meldingen kunnen aanleiding zijn voor nader onderzoek door de ILT.

De ILT voert aan de hand van checklists standaard inspecties uit naar stoptonend seinpassages (STS-passages) en overwegongevallen. De Inspectie levert van de STS-passages jaarlijks een separate analyse.

De informatie van de ‘meldingen bijzonder voorval’ en de resultaten van inspectie ter plaatse worden onderling vergeleken om na te gaan of de gegevens volledig en consistent zijn. Vervolgens toetst de Inspectie ze aan criteria voor relevantie. De Inspectie kan besluiten de bij een incident betrokken partijen een uitgebreid onderzoek te laten uitvoeren.

De ILT ontvangt jaarlijks uiterlijk 30 juni van vervoerders de wettelijk verplichte veiligheidsjaarverslagen. De gegevens over incidenten uit deze verslagen worden vergeleken met d al bekende incidentgegevens en meegenomen in de analyse.

De Inspectie voert consistentiecontroles uit met ProRail, NS Reizigers en NS Nazorg om gegevens over incidenten te verifiëren en te vergelijken.

*Beoordeling van letsel*

De letselaantallen worden als volgt beoordeeld en gepresenteerd:

- Heeft het letsel geleid tot een dode, een zwaargewonde of een lichtgewonde? Voor de berekening van de indicatoren voor de ERA worden alleen de aantallen dodelijke en zwaargewonden slachtoffers meegerekend. Iemand wordt als overleden meegeteld als hij of zij bij een ongeval om het leven is gekomen of binnen dertig dagen na een ongeval aan de gevolgen van letsel overlijdt, met uitzondering van personen die zelfmoord hebben gepleegd.
- Is sprake van een opname van meer dan 24 uur in het ziekenhuis, dan wordt de betrokken persoon als zwaargewond geclassificeerd. Ook lichtgewonden zijn in dit jaarverslag opgenomen, daar waar informatie daarover beschikbaar is.

*Criteria voor relevantie*

In het aanhangsel van Richtlijn 2009/149/EG staan alle gemeenschappelijke definities voor indicatoren en de methoden om de economische impact van ongevallen te berekenen. Door zich aan die definities te houden, bepaalt de ILT of een incident relevant is voor de diverse indicatoren. De in dit jaarverslag genoemde ongevallen beantwoorden aan de definities en zijn dus per definitie relevant genoeg om aan de ERA te worden gemeld.

Voor ongevallen gelden bijvoorbeeld de volgende criteria:

- Ernstig ongeval: ongeval met ten minste één bewegend spoorvoertuig waarbij ten minste één persoon om het leven is gekomen of zwaargewond is geraakt of dat schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu heeft veroorzaakt, dan wel een ernstige ontregeling van het verkeer. Ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes vallen hier niet onder.
- Schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu, wat wil zeggen een schade voor een bedrag van € 150.000,-- of meer.
- Ernstige ontregeling van het verkeer: de treindiensten op een hoofdspoorlijn worden zes uur of langer onderbroken.

Een en ander betekent dat bijvoorbeeld vandalisme, diefstal, lichtgewonden, botsingen die geen letsel opleveren, pogingen tot zelfdoding op het spoor die niet hebben geleid tot de dood en schadegevallen met minder dan €150.000,-- reparatie- of vervangingskosten voor dit jaarverslag niet relevant zijn.

# 2 Informatie over de spoorweginfrastructuur

| | |
|---|---|
| spoorwegennet hoofdspoor (kilometers) | 3063 |
| treinkilometers hoofdspoor (2012) | 149,7 miljoen |
| aantal spoorwegondernemingen personenvervoer hoofdspoor | 8 |
| reizigerskilometers hoofdspoor (2012) | 17,25 miljard |
| aantal spoorwegondernemingen goederenvervoer hoofdspoor | 22 |
| goederentreinkilometers (2012) | 12,8 miljoen |
| aantal infrastructuurmanagers hoofdspoor (vergunningplichtig) | 1 |
| aantal infrastructuurmanagers hoofdspoor (overig) | 1 |
| Aantal contractaannemers hoofdspoor | 21 |

Er is een onderscheid in wetgeving tussen ondernemingen op het hoofdspoorwegnet en ondernemingen op niet-hoofdspoorwegnet. Dit jaarverslag betreft alleen het hoofdspoor.

De bepaling wat valt onder het begrip hoofdspoor gebeurt door de minister van Infrastructuur en Milieu en omvat ongeveer het gebied waar de openbaar vervoer reizigerstreinen en het grootste deel van de goederentreinen rijden.

Voorbeelden van spoorlijnen die niet tot het hoofdspoor horen zijn: tram-, metro- en museumlijnen, spoorlijnen op bedrijfsterreinen en in reparatiewerkplaatsen en bijzondere sporen.

Het hoofdspoor kenmerkt zich door een grotendeels afgeschermde en controleerbare spoorlijn en dito stations.

Ondanks de groei in het railvervoer in het afgelopen decennium is de veiligheid verhoudingsgewijs niet afgenomen. De capaciteit van de infrastructuur lijkt steeds meer een beperkende factor te worden. De groei van het treinverkeer leidt ook tot hogere eisen aan beheer en onderhoud aan de spoor.

De toezichttaak van de ILT voor tram/metro (Spoorwegwet 1875) beperkt zich tot interstedelijke tram- en lightraillijnen (onder andere RandstadRail, Amstelveenlijn, Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein, HTM-lijn 1, 15 en 19) en de twee metro's in Rotterdam en Amsterdam. Daarnaast valt nog een aantal vervoerders met historisch materieel onder deze categorie.

Op grond van de Wet Lokaalspoor, die in juli 2013 door de Tweede Kamer is aangenomen, is de ILT aangewezen door de Minister als toezichthouder. In het kader van deze wet zijn de decentrale overheden verantwoordelijk voor aanleg, beheer, onderhoud en toezicht op de lokale spoorwegen. De wet kent een overgangsperiode van twee jaar, waarin decentrale overheden het beheer en het toezicht moeten regelen. De aanwijzing van spoorwegen die onder de Wet Lokaalspoor vallen, moet nog plaatsvinden. Naar verwachting zal dit alle tram-, metro- en lightraillijnen betreffen, waaronder dus ook de stedelijke tramlijnen van de regio's Amsterdam, Haaglanden, Rijnmond en Utrecht, die tot dusver niet onder het toezicht door de ILT vielen. Het areaal en het aantal ondertoezichtstaanden breidt zich daarmee uit. De ILT opereert binnen het lokaalspoor ten behoeve van de decentrale overheden.

## Kaart van het netwerk

De Nederlandse infrastructuurbeheerder ProRail stelde de bijgevoegde kaart ter beschikking. De gegevens over de spoorweginfrastructuur en over het aantal trein-kilometer zijn ook van ProRail. Zie hiervoor in bijlage A1.

## Lijst van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

De gegevens over de certificaten en vergunningen zijn bijgevoegd. Zie verder in bijlage A2.

# 3 Samenvatting – Algemene Trendanalyse

Over het algemeen kan gesteld worden dat het aantal letsels in bijna alle categorieën toenam. Bij 'reizigers' leidde hoofdzakelijk de treinbotsing bij Amsterdam Westerpark tot een forse incidentele stijging van het aantal letsels. Bij 'overweggebruikers' stijgt het aantal letsels.

Binnen de drie thema's van de Derde kadernota Railveiligheid (Veilig vervoeren, Veilig werken en Veilig leven) waren de ontwikkelingen in 2012 ten opzichte van 2011 als volgt:

- Veilig vervoeren: In 2012 overleed een reiziger als gevolg van een treinbotsing. Er is binnen het hele thema over 2012 sprake van een toename van het aantal letsels.
- Veilig werken: Het thema vertoonde in 2012 stijging van het aantal gewonden, vooral onder baanwerkers.
- Veilig leven: Ook hier is sprake van een toename van het aantal letsels, vooral bij overweggebruikers. Het aantal zelfdodingen op het spoor nam af ten opzichte van 2011.

*Tabel 2: Letsel reizigers 2012*

| Reizigers | Letaal | Zwaar gewond |
|---|---|---|
| **Totaal (Europese definitie)** | 1 | 28 |

*Tabel 3: Letsel in de maatschappij als geheel op en rond het spoor 2012, exclusief zelfdodingen of poging daartoe.*

| Maatschappij | Letaal | Zwaar gewond | Licht gewond |
|---|---|---|---|
| **Reizigers** | 1 | 28 | 204[3] |
| **Spoorwegpersoneel** | 0 | 9 | 27 |
| **Overweggebruikers** | 13 | 8 | 8 |
| **Onbevoegden op het spoor** | 1 | 2 | 1 |
| **Anderen** | 1 | 2 | 0 |
| **Totaal (Europese definitie)** | 16 | 49 | 240 |

*Tabel 4: Incidenten in 2012 exclusief zelfdodingen of poging daartoe.*

| Onderwerp | Totaal (relevant*) | Ander ongeval (niet relevant*) |
|---|---|---|
| **Botsing** | 3[4] | 14 |
| **Ontsporing** | 0 | 12 |
| **Overwegongeval / aanrijdingen** | 19 | 50 |
| **Persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel** | 5 | 5[5] |
| **Brand in rollend materieel** | 0 | 6 |
| **Overige type ongevallen** | 3 | 55 |

* Voor de criteria voor relevantie: zie pagina 14.

[3] In de eerdere publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012 is het getal 203 lichtgewonde reizigers opgenomen; nadere analyse leidde tot een hoger getal.
[4] Idem voor het aantal relevante botsingen.
[5] Met 5 lichtgewonden, maar tellen niet mee in het totaal aantal relevante ongevallen.

*Tabel 5: Bijna-aanrijdingen*

| Bijna aanrijding van | 2012 |
|---|---|
| **Infrastructuur medewerker** | 10 |
| **Gereedschap** | 0 |
| **Machine** | 2 |
| **Bouwmaterialen spoorlijn** | 0 |
| **Overige voertuigen** | 4 |
| **Totaal** | 16 |

*Tabel 6: Letsel overweggebruikers 2012*

| Modaliteit | Aanrijding | Letaal letsel | Zwaar gewond | Licht gewond |
|---|---|---|---|---|
| **Chauffeur motorvoertuig** | 20 | 3 | 5 | 1 |
| **Fietser** | 14 | 3 | 0 | 4 |
| **Voetganger** | 12[6] | 4 | 2 | 3 |
| **Overige bestuurder** | 4 | 3 | 1 | 0 |
| **Totaal** | 50 | 13 | 8 | 8 |

*Tabel 7: Letsel overweggebruikers 2012 conform Europese definitie*

| Modaliteit | Aanrijding | Letaal | Zwaar gewond |
|---|---|---|---|
| **Chauffeur motorvoertuig** | 6 | 3 | 5 |
| **Fietser** | 3 | 3 | 0 |
| **Voetganger** | 6 | 4 | 2 |
| **Overige bestuurder** | 3 | 3 | 1 |
| **Totaal (Europese definitie)** | 18 | 13 | 8 |

*Tabel 8: Letsel onder personeel in 2012*

| Spoorpersoneel | Letaal | Zwaargewond |
|---|---|---|
| **Baanwerkers** | 0 | 7[7] |
| **Rangeerders** | 0 | 1 |
| **Machinisten** | 0 | 1 |
| **Conducteurs** | 0 | 0 |
| **Overig** | 0 | 0 |
| **Totaal** | 0 | 9 |

[6] Een voetganger is aangereden zonder letsel tot gevolg.

[7] In de eerdere publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012 is het getal 5 zwaargewonden opgenomen; nadere analyse leidde tot een hoger getal.

# C . Organisatie

## 1 Introductie op de organisatie

De National Safety Authority (NSA) van Nederland is belegd bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). De NSA taak wordt uitgevoerd door (onderdelen van) het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid (DGB) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van dit ministerie. In totaal zet het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ongeveer 45 fte. in voor het realiseren van de NSA taken waarvan het overgrote merendeel is ondergebracht bij de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Het DGB heeft tot taak het monitoren, promoten en ontwikkelen van wet- en regelgeving ter verbetering van de infrastructuur, het materieel, de operationele procedures en de railveiligheid.

De ILT is onder andere de toezichthouder voor de Spoorwegwet en handhaaft die. De Inspectie verzorgt de toelating tot het railsysteem van Nederland door het verlenen van vergunningen voor machinisten, bedrijven, materieel en infrastructuur.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) is ingesteld bij aparte wet (rijkswet OvV). De OvV verricht onafhankelijk onderzoek naar de oorzaken van voorvallen. De Raad zoekt hierbij naar structurele veiligheidstekorten en rapporteert daarover aan de betrokken partijen en de samenleving.

## 2 Organigram

Zie bijlage B.

# D . De ontwikkeling van de spoorveiligheid

## 1 Initiatieven om de veiligheiduitvoering te handhaven/verbeteren

De belangrijkste maatregelen om de veiligheid te handhaven in het jaar 2012 staan in deze paragraaf genoemd. In tabel 9 staan de maatregelen die voortkomen uit ongevallen of bijna ongevallen.

Veiligheidsmaatregelen of vrijwillige maatregelen voortkomend uit andere redenen dan ongevallen of bijna-ongevallen, staan vermeld in tabel 10.

*Tabel 9: Maatregelen voortkomend uit ongevallen of bijna-ongevallen*

| Ongevallen/bijna-ongevallen die een maatregel tot gevolg hebben | | | Genomen veiligheids-maatregel |
|---|---|---|---|
| Datum | **Plaats** | **Beschrijving van de gebeurtenis** | |
| **6-03-2012** | Emplacement Groningen Losplaats | Een goederentrein met gevaarlijke stoffen rijdt vanwege een verkeerd aangesloten wissel de rijweg uit naar een verkeerd spoor | Procedures bij infraprojecten zijn aangescherpt. ILT doet onderzoek naar veiligheidsborging bij nieuwbouwprojecten |
| **21-4-2012** | Amsterdam | Treinbotsing als gevolg van stoptonend sein passage | De NSR en ProRail scherpen planningsnormen aan. ILT houdt verscherpt toezicht. |
| **12-06-2012** | Maastricht | Trein rijdt voorbij stoptonend sein en rijdt over open overweg | Planningsnormen dienstregeling zijn aangepast, uitval ATB-Vv wordt gemonitord |
| **28-11-2012** | Leiden | Treinbotsing als gevolg van gladde sporen | Ruwheid van spoorstaven gemeten en aangepast naar norm. Het rangeerplan is aangepast. |

Tabel 10: *Veiligheidsmaatregelen of vrijwillige maatregelen voortkomend uit andere redenen dan ongevallen of bijna-ongevallen.* [Arbo: Arbeidsomstandighedenwet; Spw:Spoorwegwet]

| Interventies railtoezicht 2012 | | | |
|---|---|---|---|
| | **Beschrijving van het zorgpunt** | **Beschrijving van de oorzaak tot de maatregel** | **De volgende veiligheidsmaatregel is genomen:** |
| **1** | Arbo | Aanrijdgevaar machinist (mcn) bij TC | Waarschuwing art 3.2 |
| **14** | Arbo | Aanrijding lorrie, na onterecht in dienst geven van het spoor bij werkzaamheden. | Boeterapport/stillegging |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **22** | Arbo | Ahob als Gegarandeerde Waarschuwing bij gesloten bomen gevarenzone betreden | Stillegging direct opgeheven |
| **28** | Arbo | Baanwerker aangereden door mcn werktrein | afhandeling ISZW |
| **3** | Spw | Beheersing procedure inzet spoorvoertuig | Voornemen tot last onder dwangsom (LOD) |
| **8** | Arbo | Bruginspectie +grenswachter | Preventieve stillegging |
| **9** | Spw | Geen taalbeheersing Duitstali-ge machinist | Bestuursdwang |
| **10** | Spw | Geen taalbeheersing Duitstali-ge machinist | Voornemen tot LOD € 500,= |
| **11** | Spw | Geen taalbeheersing Duitstali-ge machinist | Voornemen tot LOD € 500,= |
| **7** | Spw | Gescheurde remblokken | Blauw laten beplakken |
| **19** | Arbo | In onjuist spoor plaatsen zelf-signalerende kortsluitlans | Waarschuwing art 3.2 |
| **25** | Arbo | instructie/inzet handheldter-minal /gebruik kortsluitlans | Boeterapport na waarschu-wing |
| **17** | Arbo | instructie/inzet handheldter-minal /gebruik kortsluitlans | Waarschuwing art 3.2 |
| **16** | Arbo | kortsluitlans verkeerde spoor (tijdens uitvoering van Rapport Van Onregelmatigheid) | Stillegging |
| **21** | Arbo | Kraan zonder zijwaartse be-grenzing; ondeugdelijke risico inventarisatie en evaluatie (RI&E) | Stillegging |
| **24** | Arbo | Kraan op lorrie op buiten dienst gesteld spoor gereden en het ontbreken van bord 513 | Waarschuwing art 3.2 |
| **8** | Spw | Losse locomotieven G2000 en G1206 | Bestuursdwang |
| **5** | Spw | Niet toegelaten materieel (DDAR) met 1700 locomotief | Boeterapport € 30.000,= |
| **4** | Spw | Niet toegelaten loc G2000 | Boeterapport € 30.000,= |
| **27** | Arbo | Ondeugdelijke veiligheidsin-structie 'Beheerste Toelating'. | Waarschuwing art 3.2 |
| **6** | Arbo | Ondeugdelijke Werkplek Be-veiligingsinstructie (WBI) ivm gewijzigd treinverkeer | Preventieve stillegging |
| **2** | Spw | Onjuist geduwd rangeren | Voornemen tot LOD |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **20** | Arbo | Onjuist handelen grenswachter (200m) en geen geldige in-structie- opnames in zone B | Preventieve stillegging |
| **1** | Spw | Onjuist vertrekproces | Verbeuring LOD € 500 |
| **3** | Arbo | Onjuiste aanduiding plaats zelfsignalerende kortsluitlans | Waarschuwing art 3.2 |
| **6** | Spw | Onvoldoende borging onder-houd (art 46 Spoorwegwet) | Voornemen tot LOD |
| **12** | Arbo | Perrons schilderen zonder locale RI&E | Boeterapport na W |
| **7** | Arbo | Plaatsen afscherming in 'per-soonlijke waarneming'/2 man | Preventieve stillegging |
| **10** | Arbo | Persoonlijke waarneming < 30 sec zicht, wijkplaats over spo-ren | Boeterapport + stillegging |
| **23** | Arbo | Schouwen wissels niet con-form WBI | Boeterapport/stillegging |
| **11** | arbo | Verkeerde spoor BD genomen door miscommunicatie | Preventieve stillegging |
| **2** | Arbo | Verwarring WBI - WerkTreinInstructie (WTI) - beeldinstructies | Waarschuwing art 3.2 |
| **4** | Arbo | Verwarring WBI-WTI-beeldinstructies sein 513 | Tekortkoming art 3.2 |
| **5** | Arbo | Verwarring WBI-WTI-beeldinstructies sein 513 | Waarschuwing art 3.2 |
| **26** | Arbo | Voorbereidende werkzaamhe-den zonder veiligheidsorgani-satie | Waarschuwing art 3.2 |
| **15** | Arbo | Werken in persoonlijke waar-neming in de nacht (buiten dienstgesteld gebied) -spuiten | Boeterapport/stillegging |
| **18** | Arbo | Werkzaamheden in zone B (spoorbrug) zonder afscher-ming/afbakening | Preventieve stillegging |
| **9** | Arbo | Bij wisselstoring gewerkt in Persoonlijke waarneming > 4 minuten | Preventieve stillegging |
| **13** | Arbo | zelfsignalerende kortsluitlans in verkeerde spoor gelegd / aanrijdgevaar | Stillegging |

# 2 Gedetailleerde trendanalyse

In dit hoofdstuk komen de ontwikkelingen aan de orde per thema (Veilig vervoeren, Veilig werken, Veilig leven) uit de Derde Kadernota Railveiligheid. De definities voor de gehanteerde begrippen staan in Bijlage C2. Zie ook Bijlage C1.2 voor de NRW- en MWA-waarden en Bijlage C1.3 voor het behalen van de doelstellingen voor de risicodragers uit de Derde Kadernota Railveiligheid.

Door wijzigingen in de definities van de gehanteerde begrippen is een trendmatige vergelijking op een aantal categorieën niet mogelijk. Voor wat betreft de categorieën 'reizigers', 'anderen', 'onbevoegden' en 'overige reizigers'[8] heeft de ILT de incidentmeldingen voor de jaren 2007 tot en met 2011 nogmaals herbezien. Dit leidde tot hercategorisering van een aantal incidenten per jaar en dus tot een aanpassing van de cijfers uit die jaren, alsmede de NRW's en MWA's. Bij vergelijking met cijfers uit publicaties uit eerdere jaren kunnen de nu weergegeven historische cijfers in deze categorieën daardoor afwijken.

## Veilig vervoeren

Voor de onderwerpen binnen het thema veilig vervoeren geldt in het algemeen dat er een toename is van het aantal letsels. In 2012 kwam een reiziger om het leven door een treinbotsing.

Ten opzichte van 2011 hebben zich in 2012 op het punt van veilig vervoer de volgende ontwikkelingen voorgedaan:

- Het aantal treinreizigers dat letsel heeft opgelopen, steeg van 0 zwaar- en 51 lichtgewonden in 2011 naar 1 dode, 28 zwaar- en 204[9] lichtgewonden in 2012. Sinds 2011 worden in- en uitstappende personen in stilstaande treinen en perrongewonden niet meer als reizigers meegeteld[10]; zie daarvoor in de uitgebreide trendanalyse onder 'overige reizigers'. De forse stijging van letsels komt hoofdzakelijk door de treinbotsing bij Amsterdam Westerpark op 21 april 2012.
- Het aantal ernstige botsingen bleef gelijk op drie, maar er vonden in 2012 wel twee botsingen plaats in de categorie 'overige botsingen', tegen één in 2011.
- Het aantal ernstige ontsporingen nam af naar nul.
- Het totaal aantal aanrijdingen op spoorwegovergangen steeg naar 50 (waarvan 19 relevant) in 2012, terwijl het aantal doden toenam van 10 in 2011 naar 13 in 2012.
- Het aantal persoonlijke ongevallen is gelijk gebleven op vijf zwaargewonden.
- Het aantal ernstige branden in rollend materieel is gelijk gebleven op nul.
- Het aantal gepasseerde stoptonende seinen is toegenomen van 155 naar 173.
- Het aantal gebroken wielen daalde van 1 in 2011 naar 0 in 2012. Het aantal gebroken assen nam toe van 0 naar 1, waarbij de schade relatief gering was.
- Het aantal gebroken spoorstaven is afgenomen van 77 in 2011 naar 64 in 2012, zonder fysieke schade voor het spoorverkeer.
- Het aantal spoorspattingen is toegenomen van 2 naar 3.

---

[8] 'Overige reizigers': waarover niet wordt gerapporteerd volgens ERA richtlijnen.
[9] In de eerdere publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012 is het getal 203 lichtgewonde reizigers opgenomen; nadere analyse leidde tot een hoger getal.
[10] Het cijfer volgens de 'oude definitie' voor 2011 is te vinden in de ILT publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012: 1 zwaar- en 193 lichtgewonden.

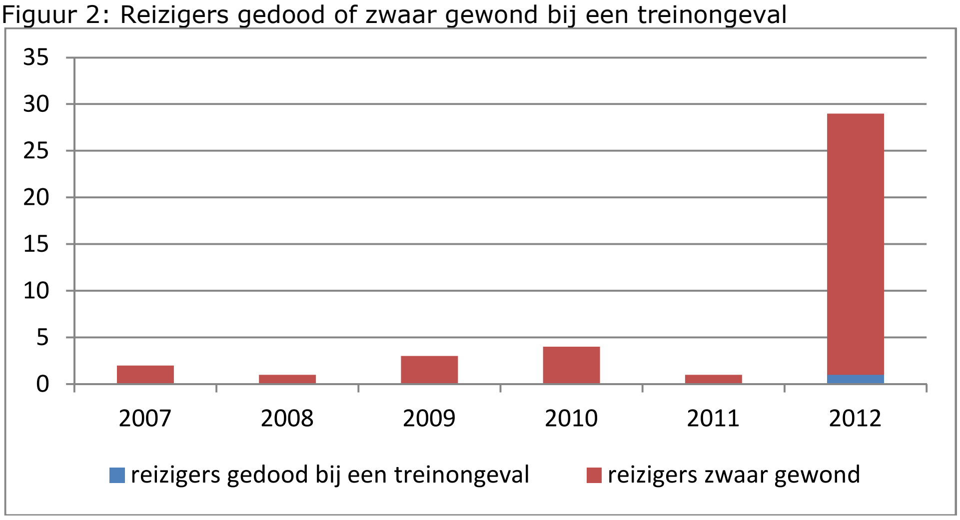
Letsels onder reizigers

*Doelstelling*
Volgens de Derde Kadernota streeft Nederland naar permanente verbetering van het veiligheidsrisico voor treinreizigers.

*Resultaat*
De doelstelling van permanente verbetering is niet gehaald. Er is een forse toename van het aantal letsels in 2012 ten opzichte van de voorgaande jaren. Voornaamste oorzaak daarvoor is de treinbotsing te Amsterdam Westerpark.

- In 2012 kwam één reiziger om het leven bij de treinbotsing bij Amsterdam Westerpark. Er werden over heel 2012 28 zwaar- en 204 lichtgewonden[11] geregistreerd, waarbij aangetekend dat niet iedere lichte verwonding wordt gemeld. Voor het jaar 2011 waren deze cijfers respectievelijk 0, 0, 51.
- Bij treinbotsing bij Amsterdam Westerpark vielen naast de overleden reiziger 24 zwaar- en 167 lichtgewonden.

Figuur 2: Reizigers gedood of zwaar gewond bij een treinongeval




Botsingen

*Doelstelling*
De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

*Resultaat*
De doelstelling van permanente verbetering is gehaald. In 2012 deden zich in totaal 46[12] botsingen voor, waarvan 14 volgens de Europese definitie voor botsing en de overige botsingen als ander type ongeval. Hiervan zijn er vijf 'ernstige botsingen' volgens de Europese definitie. Drie daarvan waren 'relevant' (een tussen passagiers- en de tweede tussen goederentreinen en 1 betrof een botsing van een trein met een stootjuk). Het betrof de botsingen Rotterdam Europoort, Amsterdam Westerpark en Zutphen. Ook in 2011 was dit aantal 3.

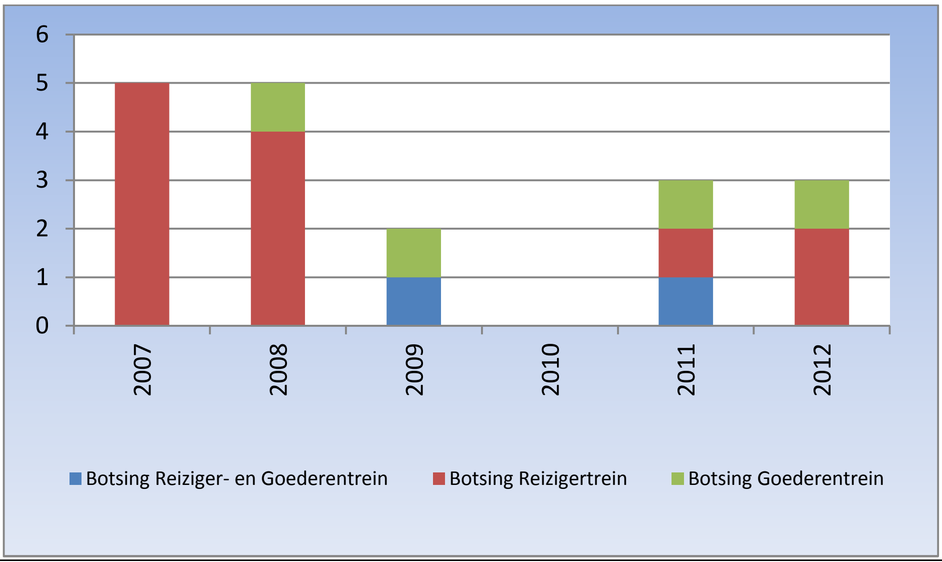
Daarnaast waren er in 2012 twee 'ernstige botsingen' tussen rangeerdelen (deze twee vallen onder de categorie 'andere soorten ongevallen', zie aldaar).

---

[11] In de eerdere publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012 is het getal 203 lichtgewonde reizigers opgenomen; nadere analyse leidde tot een hoger getal.
[12] Abusievelijk zijn in de eerdere publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012 de stootjukbotsingen niet meegenomen in het aantal. Daardoor kwam in die publicatie het aantal 'ernstige relevante botsingen' ook lager uit.

Bij de botsingen vielen één dode, 23 zwaargewonden en 168 lichtgewonden onder reizigers. Onder het personeel raakte één machinist zwaargewond, 3 machinisten en 2 conducteurs raakten lichtgewond.

*Figuur 3. Aantal botsingen per categorie*




<u>Ontsporingen</u>

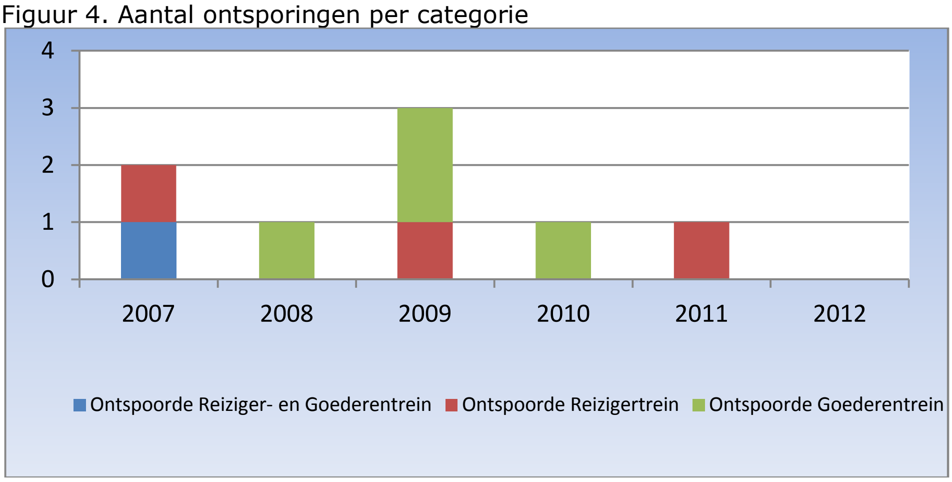
*Doelstelling*
De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

*Resultaat*
De doelstelling van permanente verbetering is gehaald. In 2012 deden zich in totaal 35 ontsporingen voor. 11 ervan voldoen aan de Europese definitie voor 'ontsporing'; de rest voldoet aan de definitie 'andere soorten ongeval', waarvan er 1 ook voldoet aan de Europese definitie van 'ernstig ongeval' (ontsporing van een lege personen-trein tijdens rangeren in Groningen; zie verder bij 'Andere soorten ongevallen').

Het aantal ernstige ontsporingen van treinen daalde daarmee van 1 in 2011 naar 0 in 2012.

Er ontstond geen letsel als gevolg van ontsporingen.

Figuur 4. Aantal ontsporingen per categorie



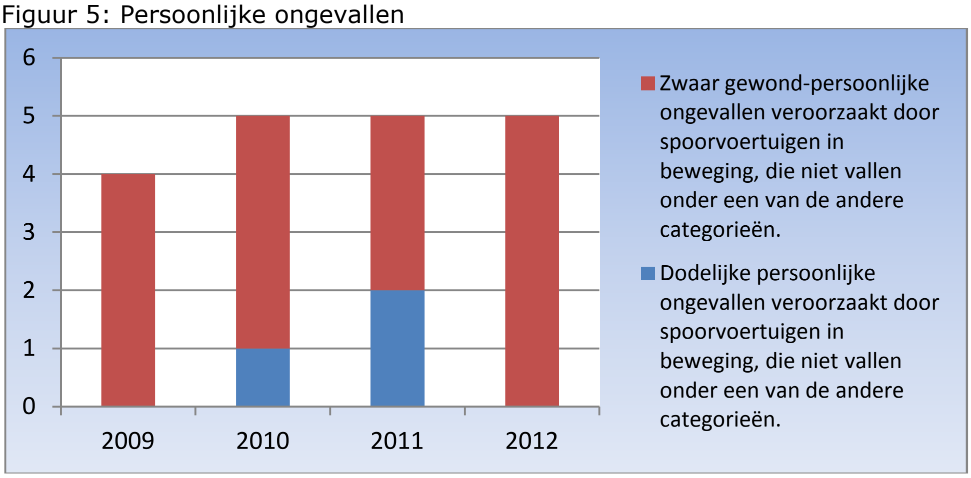

Persoonlijke ongevallen

*Doelstelling*
De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.
De Europese definitie voor 'persoonlijke ongevallen' is nieuw vanaf 2010; er is geen informatie beschikbaar van voor 2009.

In de categorie 'aantal persoonlijke ongevallen met rollend materieel in rollende toestand' gaat het om de personen die geraakt worden door spoorvoertuigen in beweging of geraakt worden door een voorwerp dat vast zat aan, of losgekomen is van, een spoorvoertuig, of van een spoorvoertuig afvallen.[13]

*Resultaat*
De doelstelling van permanente verbetering is niet behaald. Het aantal ongevallen met personen als gevolg van rollend materieel in rollende toestand is in 2012 gelijk gebleven aan 2011 met vijf zwaargewonden.

Figuur 5: Persoonlijke ongevallen




[13] Er bestaat enige onduidelijkheid over welke ongevallen wel of niet tot deze categorie behoren. De ERA is om uitsluitsel gevraagd. De hier gehanteerde weergave is de interpretatie van de Europese definitie door de auteur.

Branden in rollend materieel

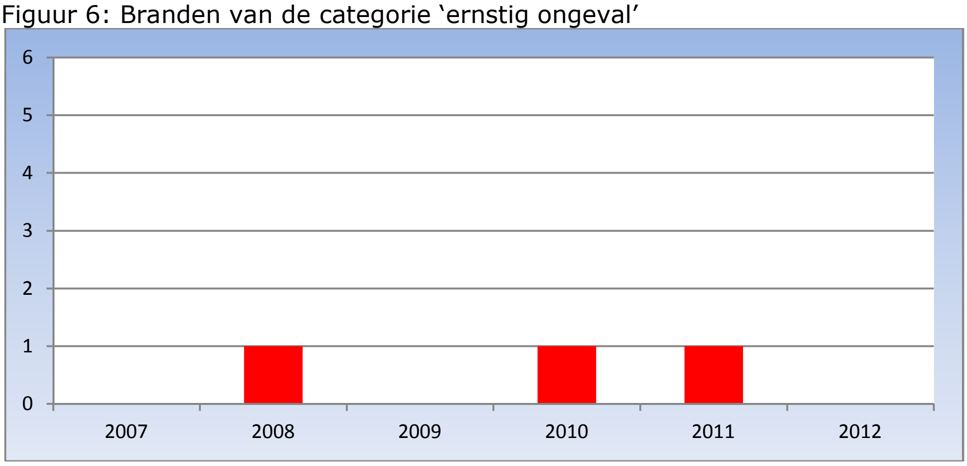
Onder de definitie vallen ook de branden als gevolg van vandalisme of een niet-gedoofde sigaret. De meeste branden vallen niet onder de criteria van een ernstig ongeval.

*Doelstelling*
De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

*Resultaat*

De doelstelling van permanente verbetering is gehaald. In 2012 deden zich 6 branden voor, die voldeden aan de Europese definitie van 'brand in rollend materieel'. Geen van deze branden voldoen aan de Europese definitie van een 'ernstig ongeval'.

Figuur 6: Branden van de categorie 'ernstig ongeval'

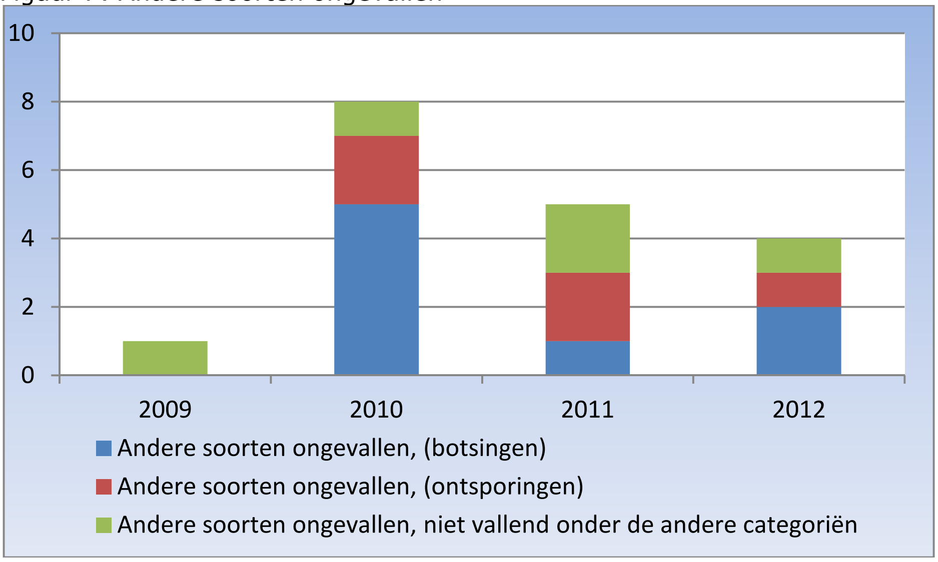



Andere soorten ongevallen

*Doelstelling*
De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.
Tot deze categorie behoren werktreinen, rangeerdelen, kranen, stopmachines en dergelijke.
De ontsporingen als 'andere soorten ongeval' (ook wel 'overig materieel') werden in het verleden niet als zodanig in de statistieken verwerkt, maar sinds 2010 wordt de categorie geregistreerd. Over de periode tot en met 2008 zijn geen gegevens beschikbaar.

*Resultaat*
De doelstelling van permanente verbetering is gehaald. In 2012 voldeden 55 andere soorten ongevallen aan de Europese definitie. 4 daarvan voldeden ook aan de Europese definitie van een 'ernstig ongeval'. Het ging om 2 ongevallen met botsingen van rangeerdelen (Bokkeduinen en Nijmegen) en 1 ontsporing (Groningen) en 1 persoon die tussen trein en perron viel. In 2011 waren er 5 'andere soorten ongevallen'.

Figuur 7: Andere soorten ongevallen




Foutieve seingevingen

*Doelstelling*
De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

*Resultaat*
De doelstelling van permanente verbetering is gehaald. Het aantal foutieve seingevingen is in 2012 (15) gestegen ten opzichte van 2011 (11) en gedaald ten opzichte van 2010 (17).

2012 is het zesde jaar waarin over foutieve seingevingen wordt gerapporteerd. Over de periode tot en met 2006 zijn geen gegevens beschikbaar.

Gepasseerde stoptonende seinen (STS)

De definitie van 'onveilig sein gepasseerd' is nader uitgewerkt in Europees verband. De strekking van de Europese definitie komt overeen met de door de stuurgroep STS in Nederland gehanteerde definitie voor een STS-passage.

De herroepen seinen en STS-passages als gevolg van rollen vallen strikt genomen niet onder de Europese definitie, maar maken wel deel uit van de Nederlandse definitie, omdat ze gevaar kunnen opleveren.

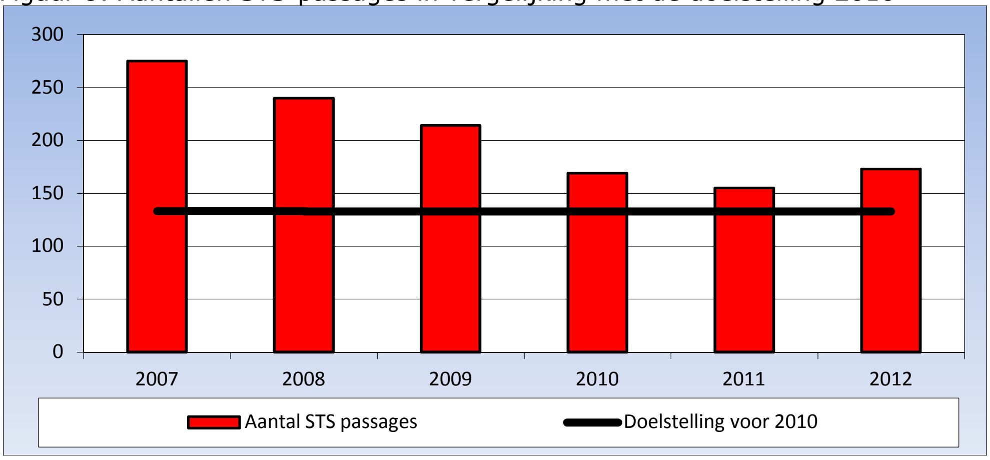
*Doelstelling*
De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'. Verder is met de branche een doelstelling afgesproken van een reductie in absolute aantallen tot 50% van het aantal STS-passages in 2003 (265) en een risicoreductie van 75% ten opzichte van 2003, te behalen in 2010.

*Resultaat*
De doelstelling is niet gehaald. Het aantal stoptonende seinpassages steeg in 2012 naar 173 t.o.v. 2011 met 155 STS-passages. In 2010 waren dit er nog 169, in 2009 nog 214.

De risicoreductie bedraagt 62% eind 2012. De daling van de reductie is circa 4% lager dan die van het jaar daarvoor.

Voor meer informatie wordt verwezen naar de STS-analyse die de ILT jaarlijks opstelt ('STS-passages 2012, Analyse en resultaten over de periode 2008-2012', zie www.ILenT.nl)

Figuur 8: Aantallen STS-passages in vergelijking met de doelstelling 2010




Gebroken wielen en assen van operationeel rollend materieel

*Doelstelling*
De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.
Omdat het begrip 'ongevalsrisico' in de Europese definitie niet nader is uitgewerkt, rapporteert Nederland alleen de wiel- en asbreuken die daadwerkelijk tot een ongeval hebben geleid.

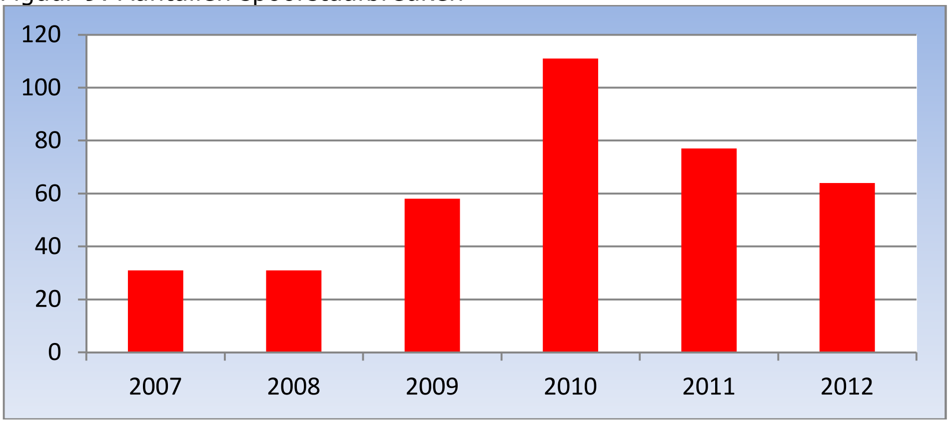
*Resultaat*
In 2012 was er geen wielbreuk. De doelstelling is gehaald.
In 2012 was er één gebroken as, met beperkte materiële schade. De doelstelling is niet gehaald.

Gebroken spoorstaven

*Doelstelling*
De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'.

*Resultaat*
De doelstelling van permanente verbetering is gehaald. Er waren 64 spoorstaafbreuken in 2012 (in 2011: 77). Sinds 2009 worden ook breuken in lassen en in wissels meegeteld. Vanaf 2008 is steeds meer aandacht aan registratie gegeven. Gelet op de definitieverschillen en de toegenomen aandacht voor registratie kan geen uitspraak worden gedaan over de veiligheidsprestatie. Wel is de indicator voor 2012 gelijk aan die van 2011 en 2010 (0), omdat er zich geen ongevallen hebben voorgedaan als gevolg van een spoorstaafbreuk.

Figuur 9: Aantallen spoorstaafbreuken

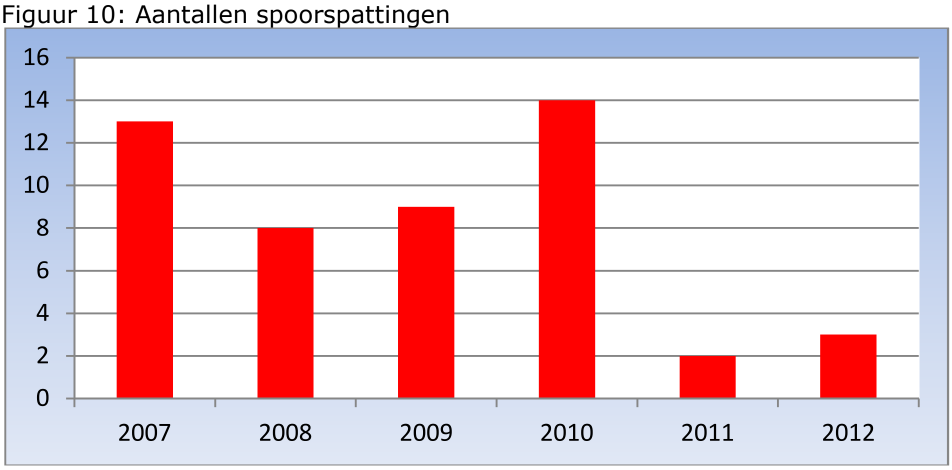



Knikken in het spoor (spoorspattingen)

*Doelstelling*
De Derde Kadernota heeft als doelstelling 'permanent verbeteren'. In Nederland wordt voor knikken in het spoor ook de term spoorspatting gebruikt.

*Resultaat*
De doelstelling van permanente verbetering is niet gehaald. Een spoorspatting kan leiden tot een treinongeval. In 2012 hebben zich geen ongevallen voorgedaan als gevolg van een spoorspatting. Er waren 3 spoorspattingen in 2012 en 2 in 2011. De 3 incidenten (te Nijmegen, Sloe en Utrecht) betroffen op zichzelf staande incidenten met slechts beperkte afwijkingen. Bij geen van de gevallen was er sprake van veiligheidisrisico's.

Figuur 10: Aantallen spoorspattingen




Sociale veiligheid van reizigers

*Doelstelling*
Voor sociale veiligheid is een doelstelling opgenomen in de Derde Kadernota met als indicator het 'klantoordeel' (percentage reizigers dat sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt). Dit oordeel wordt vastgesteld in de vervoerplancyclus tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de NS en voor lokaal spoor decentrale overheden en regionale vervoerders.

*Resultaat*
De doelstelling is gehaald. 78% geeft een 7 of meer aan het gevoel van sociale veiligheid (Bron: NS Reizigers)

De waarde van de indicator van 2012 is gelijk aan die van 2011 (78%). Het klantoordeel sociale veiligheid ligt overdag boven de met NSR afgesproken waarde van 70% voor het jaar 2012.

## Veilig werken

In dit thema komen drie onderwerpen aan de orde, namelijk letsels onder spoorwegpersoneel, het voorkomen van arbeidsongevallen en opleiding en vakbekwaamheid. Per onderwerp staan in de nota doelstellingen geformuleerd.

- De doelstelling is voor wat betreft het voorkomen van dodelijke slachtoffers gehaald.
- Wel vielen er in 2012 9 zwaargewonden onder spoorwegpersoneel: 7 baanwerkers, een machinist en een rangeerder. Daarmee is de doelstelling ‘streven naar permanente verbetering’ niet gehaald over 2012. Oorzaak hiervan is vooral de ontwikkeling met betrekking tot het aantal zwaargewonden onder baanwerkers. Voor de groepen machinisten, rangeerders en (hoofd)conducteurs is de ontwikkeling wel gunstig.

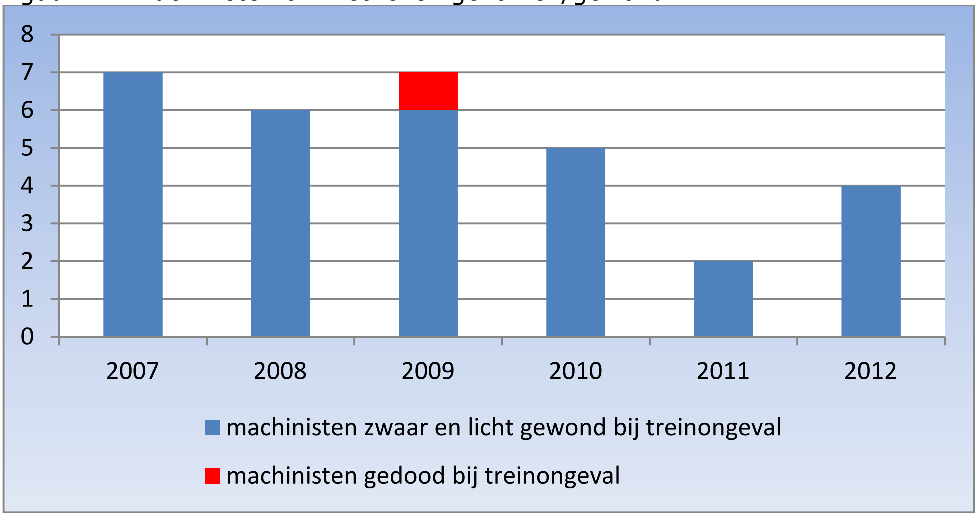
Letsel spoorwegpersoneel

Het voorkomen van arbeidsongevallen hangt nauw samen met veilig werken volgens de voorschriften. Het al Normenkader Veilig Werken is daar een uitvloeisel van.

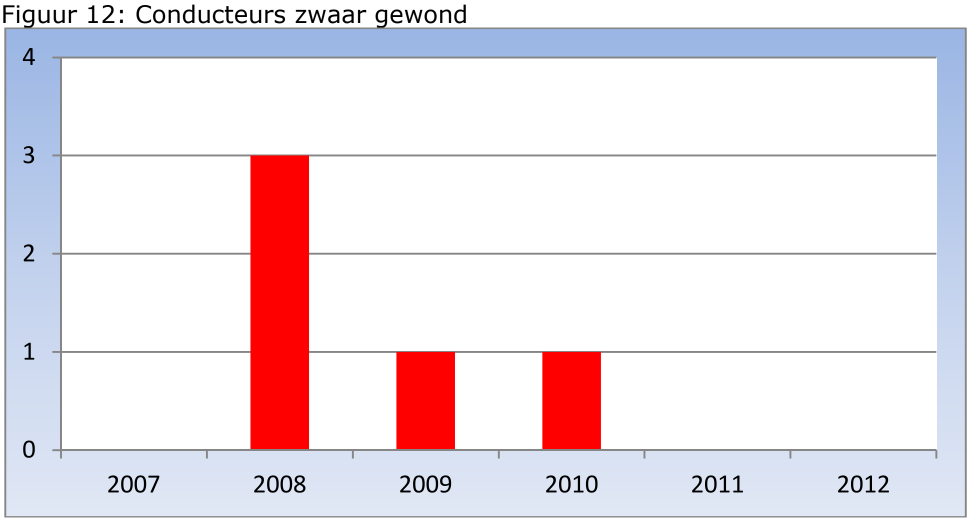
*Doelstelling*
De doelstelling uit de Derde Kadernota voor het voorkomen van arbeidsongevallen is permanent verbeteren, streven naar nul dodelijke slachtoffers. Daarnaast is in de nota de doelstelling opgenomen om Nederland structureel tot de top vier van Europese lidstaten te laten horen wanneer het gaat om de veiligheid van spoorwegpersoneel.

*Resultaat*
De doelstelling is voor wat betreft het voorkomen van dodelijke slachtoffers gehaald. In 2012 vielen onder spoorwegpersoneel 9 zwaargewonden. Het betrof 7 baanwerkers (2011: 2), een rangeerder en een machinist (2011 in beide gevallen geen zwaargewonden). Daarmee is de doelstelling ‘streven naar permanente verbetering’ niet gehaald over 2012. Oorzaak hiervan is vooral de ontwikkeling met betrekking tot het aantal zwaargewonden onder baanwerkers.

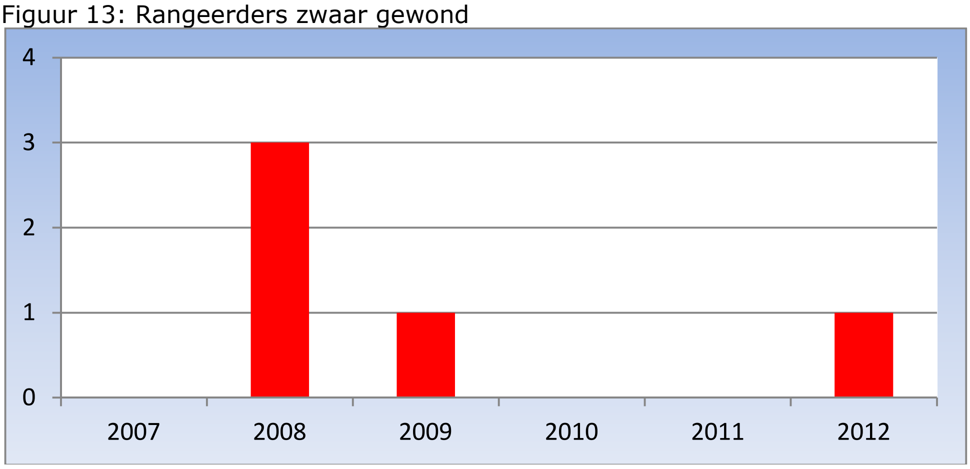
Figuur 11: Machinisten om het leven gekomen/gewond



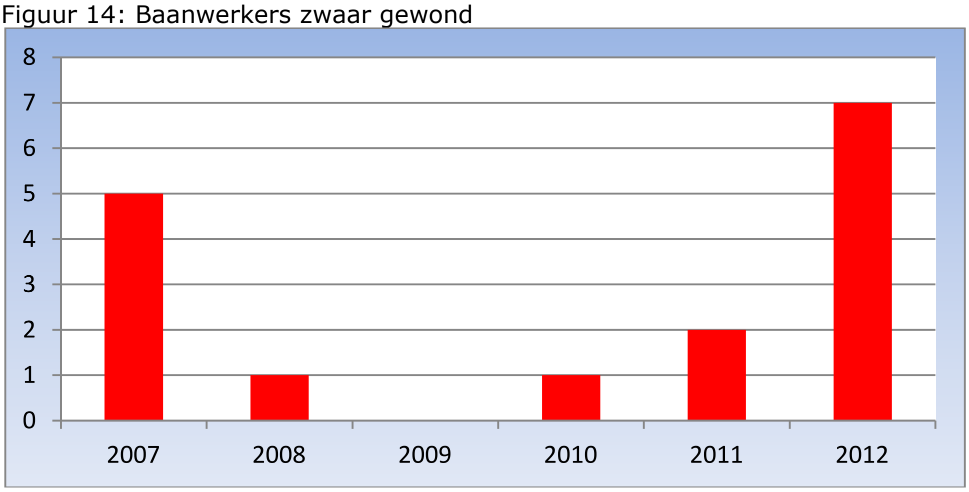

Figuur 12: Conducteurs zwaar gewond




Figuur 13: Rangeerders zwaar gewond



Figuur 14: Baanwerkers zwaar gewond




Opleiding en vakbekwaamheid

*Doelstelling*
De doelstelling in de Derde Kadernota omvat twee nalevingspercentages (beschikken over de vereiste papieren voor bekwaamheid of medische en psychologische geschiktheid; wegbekendheid machinisten). Bij beide percentages wordt gestreefd naar permanente verbetering.

*Resultaat*
Het beschikken over de vereiste papieren is in 2012 niet structureel gemeten. Bij incidentele steekproeven zijn geen afwijkingen geconstateerd. Het nalevingspercentage in 2011 was 98%.

## Veilig leven

De in de Derde Kadernota Railveiligheid genoemde onderwerpen die te maken hebben met het thema veilig leven hebben betrekking op de veiligheid van personen in de omgeving van het spoor. Per onderwerp staat in de Kadernota een doelstelling gedefinieerd.

Binnen dit thema geldt dat het aantal letsels en aanrijdingen op overwegen toeneemt. Ook bij de categorieën 'onbevoegden' en 'anderen' is geen sprake van permanente verbetering. De afname van het aantal zelfdodingen op het spoor maakt een einde aan de stijging over de laatste jaren. Het is nog te vroeg om hieruit een conclusie te trekken.

De voornaamste constateringen over 2011 zijn:

- Het aantal doden bij de aanrijdingen op overwegen steeg van 10 (2011) naar 13 (2012). Het aantal zwaargewonden steeg van 3 (2011) naar 8[14] (2012). Het totaal aantal aanrijdingen op spoorwegovergangen steeg naar 50 (waarvan 19 relevant) in 2012.
- Het aantal personen in de categorie 'onbevoegden' dat om het leven kwamen steeg van 0 (2011) naar 1 (2012). Het aantal 'onbevoegden' dat zwaargewond werd steeg van 1 (2011) naar 2 (2012).

[14] In de eerdere publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012 is het getal van 10 zwaargewonden genoemd. Nadere analyse leidde tot een lager getal.

- Het aantal zelfdodingen op het spoor nam af van 215 (2011) naar 202[15] (2012).
- Het aantal personen in de categorie 'anderen' dat om het leven kwam, bleef met 1 dode (2012) gelijk aan het voorgaande jaar (2011).
- Het aantal ernstige incidenten waarbij gevaarlijke stoffen vrijkwamen als gevolg van ongevallen met treinen, daalde van 2 (2011) naar 0 (2012).

Overwegveiligheid

*Doelstelling*
De Derde Kadernota heeft als doelstelling de veiligheid van overweggebruikers permanent te verbeteren.

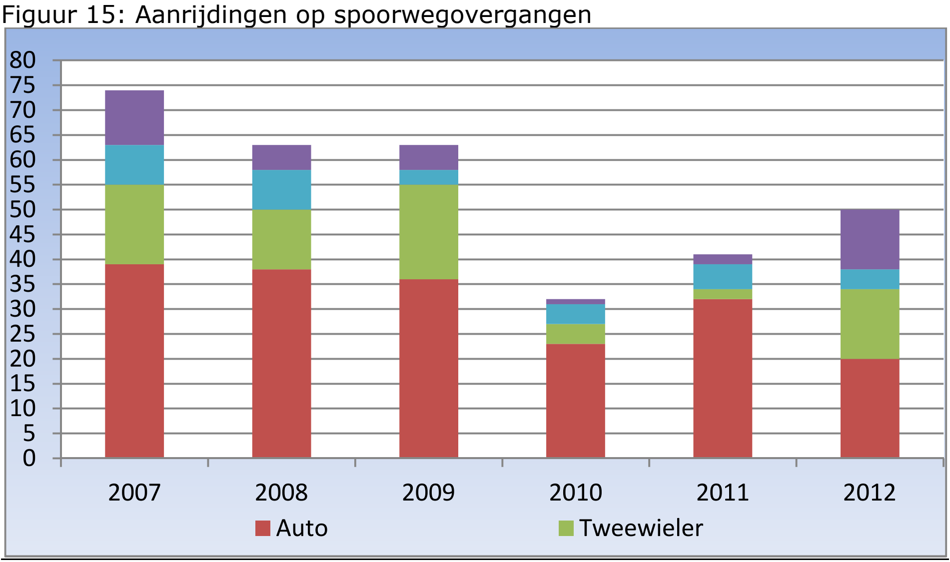
*Resultaat*
De doelstelling van permanente verbetering werd niet behaald.

In 2012 deden zich in totaal 50 aanrijdingen voor op spoorwegovergangen die voldeden aan de Europese definitie. Daarvan voldoen 18 aanrijdingen met voertuigen op spoorwegovergangen aan de Europese definitie van een 'ernstig ongeval'. Er waren 20 aanrijdingen met een (vracht-)auto of bus, 14 met tweewielers, 12 met voetgangers en 4 met een overig voertuig.[16]

In totaal kwamen 13 personen om het leven op spoorwegovergangen (2011: 10) en raakten er 8 zwaargewond[17].

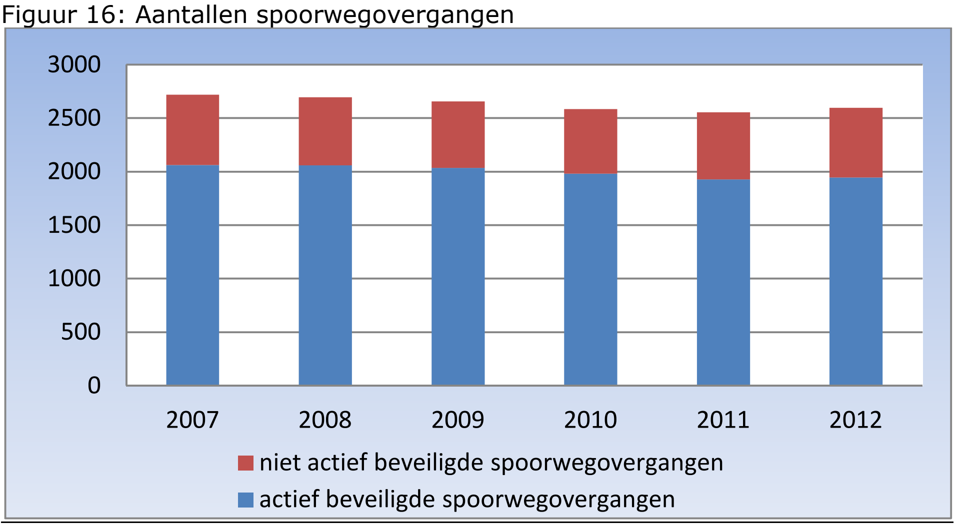
Analyse van de incidenten laat zien dat in veel gevallen sprake is van het opzettelijk negeren van waarschuwings- en stopsignalen. Het overwegenprogramma voorziet in toegangsbeperkende maatregelen tot spoor en emplacementen, rangeerterreinen, opstelterreinen en dergelijke, naast maatregelen tegen het onrechtmatig betreden van spoorbanen en –terreinen. Verder wordt gestreefd naar het beter beveiligen van overwegen en het terugdringen van gelijkvloerse kruisingen.

Figuur 15: Aanrijdingen op spoorwegovergangen

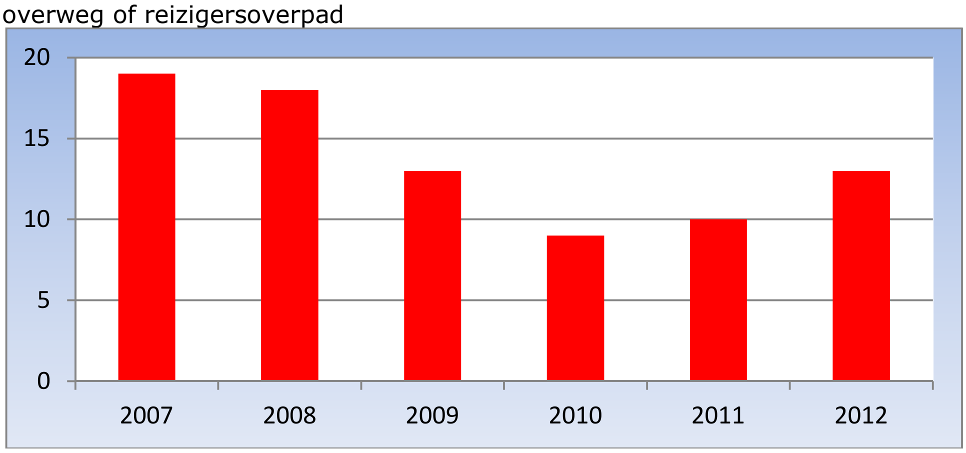



[15] In twee gevallen bleek geen sprake van zelfdoding, i.t.t. het vermelde getal in Railveiligheidsindicatoren 2012.
[16] Bron: ProRail
[17] n de eerdere publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012 is het getal van 10 zwaargewonde overweggebruikers opgenomen; nadere analyse leidde tot een lager getal.

Figuur 16: Aantallen spoorwegovergangen




Figuur 17: Overweggebruikers om het leven gekomen bij een treinongeval op een overweg of reizigersoverpad



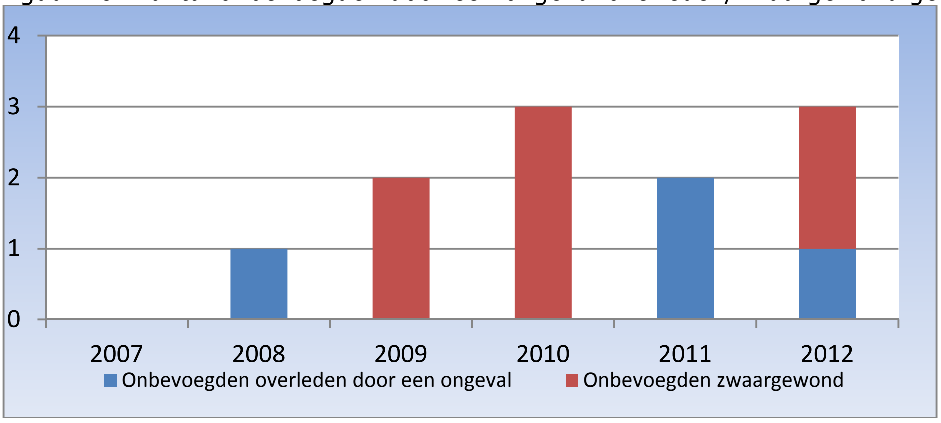

Onbevoegden

*Doelstelling*
De Derde Kadernota Railveiligheid formuleert als doelstelling de veiligheidsprestatie permanent te verbeteren. Daarnaast vermeldt de nota als doelstelling om Nederland structureel deel te laten uitmaken van de top drie van de op dit punt veiligste Europese lidstaten.

*Resultaat*
De doelstelling van permanente verbetering is niet gehaald. In 2012 kwam 1 onbevoegde[18] door een ongeval op het spoor om het leven (2011: 2[19]). 2 onbevoegden raakten zwaargewond in 2012 (2011:0). Er zijn maatregelen getroffen om het onbevoegd betreden van het spoor zo veel mogelijk te voorkomen: camera's, afscherming van het spoor, voorlichtingsacties, intensiever toezicht.

[18] De eerdere publicatie 'Railveiligheidsindicatoren 2012 meldt de cijfers 2 doden en 3 zwaargewonden. Nadere analyse leidde tot de hier vermelde cijfers.
[19] Dit cijfer blijkt controversieel, vanwege het ontbreken van adequate incidentbeschrijvingen. De cijfers over 2011 wijken af van de in het NSA jaarverslag 2011 vermelde cijfers; de oorzaak is een hercategorisering.

Figuur 18: Aantal onbevoegden door een ongeval overleden/zwaargewond geraakt



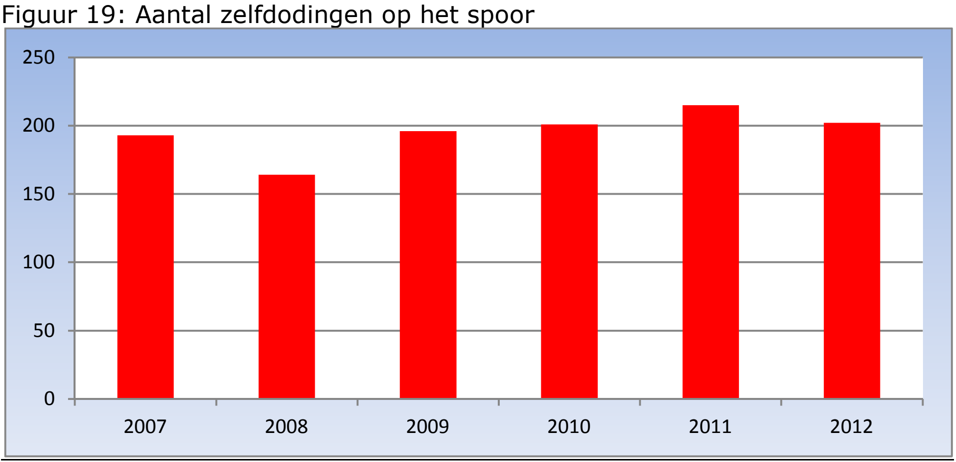

Zelfdodingen op het spoor

In Nederland bepaalt de politie of sprake is van zelfdoding.

*Doelstelling*
De Derde Kadernota hanteert als doelstelling het aantal zelfdodingen op het spoor zo laag mogelijk te houden (oftewel ALARP, 'As low as reasonably practicable'). De nationale doelstelling ALARP wordt bepaald op basis van de genomen maatregelen van de afgelopen jaren.

*Resultaat*
Na een stijging van het aantal zelfdodingen in de laatste jaren is over 2012 een lichte daling te constateren (van 215 in 2011 naar 202[20] in 2012). Het aantal zwaargewonden is toegenomen van 3 in 2011 naar 18 in 2012. Het gemiddeld aantal zelfdodingen per jaar op het spoor ligt in de periode 2007 – 2012 op ruim 195.

Figuur 19: Aantal zelfdodingen op het spoor




Anderen

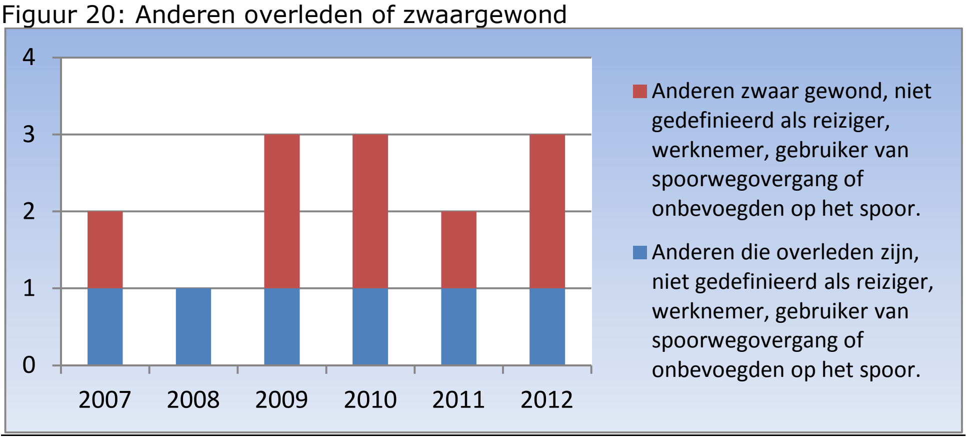
Iedereen die niet is gedefinieerd als 'reiziger', 'werknemer, met inbegrip van personeel van aannemers', 'gebruiker van een spoorwegovergang' of 'onbevoegde personen op spoorwegterreinen' valt onder deze categorie.

[20] Bij nadere analyse van de zelfdodingen bleek in twee gevallen geen sprake van zelfdoding. Hierdoor wijkt het genoemde cijfer af van wat vermeld stond in de publicatie Railveiligheidsindicatoren 2012,

*Doelstelling*
De doelstelling is permanente verbetering.

*Resultaat*
De doelstelling van permanente verbetering is niet gehaald. In 2012 zijn er één dodelijk en 2 zwaargewonde slachtoffers[21] gevallen in de categorie 'anderen' (2011: 1 dode en 1 zwaargewonde).

Figuur 20: Anderen overleden of zwaargewond




Ongevallen met gevaarlijke stoffen op het spoor

De Europese richtlijn verplicht Europese lidstaten te rapporteren over ernstige treinongevallen waarbij treinen met gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Daarvoor zijn de volgende definities van belang:
Europese definitie gevaarlijke goederen: stoffen en artikelen waarvan het vervoer bij het RID[22] is verboden of alleen onder daarin vervatte voorwaarden is toegestaan.
Europese definitie ongeval bij het vervoer van gevaarlijke goederen*:* ongeval of incident dat moet worden gemeld overeenkomstig de RID/ADR[23]-voorschriften, artikel 1.8.5.

*Doelstelling*
De ambitie voor externe veiligheid is ernstige ongevallen met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor geheel te voorkomen. Nagenoeg alle aspecten die een ongeval kunnen veroorzaken dan wel voorkomen zijn in die ambitie begrepen, van personeel tot techniek, van risicocommunicatie en bedrijfscultuur tot bestuurlijke instrumenten op het gebied van ruimtelijke ordening.

*Resultaat*
In 2012 waren 2 treinen of rangeerdelen, zoals wagons, met gevaarlijke stoffen betrokken bij ongevallen (2011: 13, inclusief niet ernstige ongevallen). Er zijn geen gevaarlijke stoffen vrijgekomen. Niemand van het treinpersoneel of reizigers is daarbij gewond geraakt of gedood.

De doelstelling is daarmee bereikt. Het jaar 2011 was het eerste jaar waarover gegevens conform de Europese definities over ongevallen met gevaarlijke stoffen werden gepubliceerd.

---

[21] De eerdere publicatie 'Railveiligheidsindicatoren 2012 meldt de cijfers geen doden en 1 zwaargewonde. De hercategorisering van aantal categorieën leidt tot de hier vermelde cijfers.
[22] RID, het Reglement voor het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, zoals vastgesteld bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24-09-2008 voor het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260 van 30-09-2008, blz. 13).
[23] ADR, Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, de tegenhangervan RID voor vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.

## Themaoverstijgende onderwerpen

In de Derde Kadernota Railveiligheid staan enkele onderwerpen genoemd die op alle drie de thema's veilig vervoeren, veilig werken en veilig leven betrekking hebben dan wel algemeen van aard zijn. Waar mogelijk staat in de nota voor elk van deze 'themaoverstijgende' onderwerpen een doelstelling gedefinieerd.

De Derde Kadernota Railveiligheid bevat op enkele onderwerpen geen indicator met een streefwaarde. Om die reden wordt over deze onderwerpen in dit jaarverslag niet over gerapporteerd. Dit betreft integrale samenwerking binnen de spoorsector en met relevante organisaties daarbuiten op raakvlakken van verantwoordelijkheden, innovaties en veiligheidsmanagement.

Maatschappij ("Overall-doel")

Onder deze categorie valt het totaal van doden en zwaargewonden als gevolg van ongevallen op het spoor gerekend van reizigers, personeel, overweggebruikers, onbevoegden, anderen en derden. De meeteenheid is het totaal aantal doden en zwaargewonden (FWSI) per jaar, gedeeld door het jaarlijkse aantal miljarden trein-kilometers.

*Doelstelling*
De Derde Kadernota hanteert als doelstelling permanente verbetering van de veiligheid in de maatschappij en structurele aanwezigheid van Nederland in de top 5 van maatschappelijk veiligste Europese lidstaten.

*Resultaat*
Het doel van permanente verbetering is bereikt. De berekende nationale referentie-waarde (NRW) laat over de afgelopen drie jaar een positieve ontwikkeling zien. Maar het meerjarig gemiddelde (MWA) een daling (Zie Bijlage C1.2.). De oorzaak ligt in de toename van letsels en incidenten. Het grote aantal letsels door de treinbotsing op 21 april 2012 in Amsterdam heeft daar in belangrijke mate aan bijgedragen. De doelstelling is echter wel gehaald.

Veiligheidscultuur

*Doelstelling*
Door de veiligheidscultuur in railorganisaties te verbeteren, moet het bewustzijn dat spoorwegpersoneel van veiligheid heeft toenemen en moet onveilig werken worden voorkomen.

Het door de stichting RailAlert opgestelde *Normenkader Veilig Werken* (NVW), een handboek met veiligheidsvoorschriften dat bijdraagt aan een betere veiligheidscultuur, is geactualiseerd. Het NVW geldt voor alle opdrachtgevers en opdrachtnemers/werkgevers die procesmatig en projectmatig werkzaamheden op of aan het spoor (laten) uitvoeren. Het regelt de verantwoordelijkheden op het veiligheidsgebied voor deze werkzaamheden, waardoor een aantoonbaar hoger veiligheidsniveau voor baanwerkers is bereikt voor wat betreft aanrijdgevaar en elektrocutie.

*Resultaat*
Nalevingspercentages uit verschillende jaren die betrekking hebben op verschillende handhavingsacties zijn niet zonder meer kwantitatief met elkaar te vergelijken. Immers, een toezichthouder richt zich in het kader van risicogestuurd toezicht juist op die onderdelen waarbij een vermoeden bestaat dat de werkelijke naleving achterblijft bij de gewenste naleving. Dit houdt in dat in feite geen sprake is van objectieve nalevingsmetingen. De weergegeven percentages zijn daarom indicaties voor de veiligheidscultuur.

De bevindingen uit de risicogestuurde inspecties van de ILT naar de mate van naleving van veiligheidsregelgeving door baanwerkers en rangeerders toont een toename vanaf 2006 (in 54% van de inspecties wordt nageleefd) tot en met 2011 (80%). In 2012 daalde deze weer naar 61%.

In 2012 zijn onvoldoende inspecties gedaan naar het naleefgedrag van veiligheidsregelgeving door rangeerders om ook voor hen een beeld te kunnen schetsen.

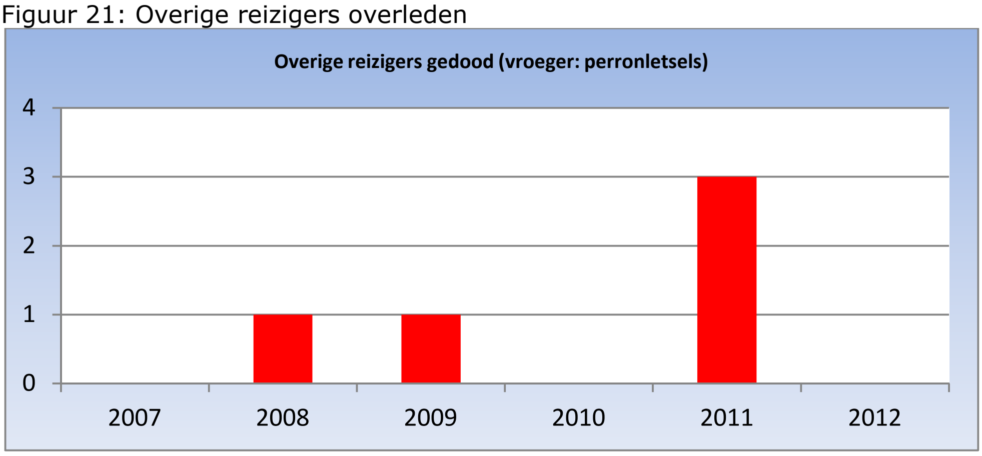
Overige reizigers (voorheen: perronletsels)

Onder 'overige reizigers' wordt verstaan de reizigers die zich buiten het spoorsysteem bevinden, zoals in het stationsgebouw, op roltrappen en perrons en die in- of uitstappen bij de stilstaande treinen. Voorheen werd deze categorie aangeduid als 'perronletsels'.

*Doelstelling*
De wetgever heeft de veiligheid van 'overige reizigers' onder de wetgeving van de passagiersrechten geplaatst. De Derde Kadernota heeft als doelstelling de spoorpartijen invulling te laten geven aan de veiligheidsvraagstukken in de spoorsector, zoals die ook in de nota worden benoemd. Bij kwesties die zich afspelen op het raakvlak van de infrastructuur en het vervoer moet worden samengewerkt. De verantwoordelijkheid voor de samenwerking zit in de veiligheidsrichtlijn en in de veiligheidsmanagementsystemen van de infrabeheerder en van de spoorwegondernemingen.

*Resultaat*
In 2012 raken 3 'overige reizigers' zwaargewond, tegen 3 dodelijke en 4 zwaargewonde slachtoffers in 2011.

Figuur 21: Overige reizigers overleden




## Kosten van ongevallen

Richtlijn 2009/149/EG geeft, naast nieuwe en meer precieze gemeenschappelijke definities, ook methodes voor de berekening van de economische impact van ongevallen. Bij de indicatoren die de economische impact van ongevallen aangeven, is bij de berekeningen het nieuwe begrip 'waarde van het voorkomen van een dodelijk ongeval' (value of preventing a casualty = VPC) en kosten voor vertraging (value of time) geïntroduceerd[24]. Kosten voor het voorkomen van een zwaargewonde in Ne-

[24] Implementation Guidance for use of Common Safety Indicators, v21_1 (ERA/GUI/03-2012), ERA, 6 June 2012

derlands transportsysteem volgens berekening HEATCO, worden uitgedrukt in miljoen euro per miljoen trein kilometer: MLN €/(MLN Train*Km). Zie Bijlage C.

De kosten van alle ongevallen in 2012 komen volgens deze methode neer op €34.777.800,-- voor materieel en infrastructuur, €12.975.373,-- voor vertraging (inclusief zelfdodingen op het spoor) en €2.500.000,-- voor gekapitaliseerde kosten voor doden en zwaargewonden (exclusief zelfmoorden of pogingen tot zelfmoord).

De kosten van *alle* ongevallen en letsels op het spoor in 2012 zijn gekapitaliseerd op €97.653.173,--
De grafiek met de totale kosten betreft een nieuwe definitie vanaf 2010, zie Bijlage C1.1.1. Er is weinig informatie van voor 2009. Tot en met 2010 zijn er nog geen vertragingskosten meegeteld door gebrek aan gegevens. De grafische weergave van de totale kosten in Bijlage C1.1.1 is inclusief de gekapitaliseerde kosten voor doden en zwaar gewonden, exclusief zelfmoorden en pogingen tot zelfmoord.

# 3 Het resultaat van de veiligheidswaarschuwingen

Bij de inspecties die worden uitgevoerd, worden afwijkingen van wet- en regelgeving en de daarin vervatte veiligheidsnormen geconstateerd. Daar waar nodig wordt het spoorverkeer stilgelegd en/of bestuursrechterlijk opgetreden. In exceptionele gevallen, waar van een grote gevaarzetting sprake is, vaardigt de ILT een veiligheidswaarschuwing uit. Bij onderwerpen die grensoverschrijdend zijn, zoals bijvoorbeeld gebreken aan voertuigen uit het buitenland, worden de NSA's van andere Europese landen hierover geïnformeerd.

In 2012 werden geen veiligheidswaarschuwingen afgegeven door de ILT.

Onderzoek naar (majeure) incidenten wordt gedaan door de Onderzoeksraad voor Veiligheid. De Raad concentreert zich bij haar onderzoek op waarheidsvinding gericht op het leereffect voor de spoorbranche als geheel. Desgevraagd ondersteunt de ILT de Onderzoeksraad bij haar onderzoeken.

De ILT beoordeelt de honderden meldingen van spoorwegbedrijven over incidenten op het spoor en bepaalt aan de hand daarvan waar nadere inspectie gewenst is. De ILT houdt hiertoe een piket in stand. Komen daarbij overtredingen van wet- en regelgeving aan het licht, dan gaat de ILT over tot handhaving. Daar waar het veilig vervoer in het geding is, treedt de inspectie op, bijvoorbeeld door het stilleggen van het transport.

In het najaar van 2012 stelde de ILT verscherpt toezicht in bij ProRail en NSR. Aanleiding vormden wijzigingen in de dienstregeling als gevolg van onderhoudswerkzaamheden die een rol speelden bij de treinbotsing te Amsterdam Westerpark op 21 april 2012. De inspectie kijkt vooral naar de wijze waarop de aanbevelingen van OvV en de inspectie worden geïmplementeerd. Bij het verschijnen van dit jaarverslag is dit verscherpte toezicht nog steeds van kracht.

In de winter van 2012/2013 ontstonden zowel in Nederland als in België problemen rond de nog maar enkele maanden operationele V250 op de hogesnelheidslijn (HSL) van Amsterdam naar Brussel. Begin 2013 resulteerde dit in de beslissing in beide landen om af te zien van het V250 project. De ILT monitort de verdere ontwikkelingen rond de HSL. De Tweede Kamer heeft besloten tot het houden van een parlementaire enquête naar het proces rond de aanschaf van voertuigen voor de HSL.

Op basis van signalen uit de eigen inspecties en de spoorbranche voerde de ILT inspecties uit naar het assetmanagement (relatie infrastructuurbeheerder/procescontractaannemers en tekeningenbeheer), de verkeersleiding, de problemen rond detectie van treinen en de aanpak overvolle en gestrande treinen. Deels betrof dit quick scans, deels werd richting branche opgetreden om een geconstateerde situatie te verbeteren (o.a. in het geval van gestrande treinen). De resultaten leidden ertoe dat in 2013 de inspecties naar het assetmanagement verruimd worden.

# E . E. Belangrijke aanpassingen in de wetgeving en regelgeving

| Referentie | Datum van het van kracht worden | Reden van wijziging | Beschrijving van de wijziging |
|---|---|---|---|
| Staatscourant 1 maart 2012, nr. 3923; Regeling tot wijziging van de Regeling tarieven Spoorwegwet | 1 april 2012 | Introductie van tarieven in de artikelen 11 en 11a van de Regeling tarieven Spoorwegwet. | Vaststellen van tarieven in de artikelen 11 en 11a van de Regeling tarieven Spoorwegwet. |
| Staatsblad 2012, 112; Besluit van 9 maart 2012 tot vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van enige onderdelen van de wet van 16 december 2010 tot wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG (Stb. 2011, 218), van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 (Stb. 2011, 240) en van het besluit van 23 augustus 2011 (Stb. 2011, 438). | 1 april 2012 | Besluit tot inwerkingtreding van enige onderdelen van de wet van 16 december 2010 (Stb. 2011, 218), van het Besluit spoorwegpersoneel 2011 (Stb. 2011, 240) en van het besluit van 23 augustus 2011 (Stb. 2011, 438) | Inwerkingtredingsbesluit. |
| Staatscourant 2 april 2012, nr. 6607; Regeling houdende vaststelling van de Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 | 3 april 2012 (m.u.v. artikel 15 die per 1 juli 2012 in werking treedt) | Vaststelling van een nieuwe Regeling tarieven Spoorwegwet 2012 voortvloeiend uit aanpassingen die verband houden met de implementatie van de interoperabiliteitsrichtlijn, de Spoorwegveiligheidsrichtlijn en de machinistenrichtlijn, waardoor ook onderliggende regelgeving, zoals onderhavige regeling, aangepast moet worden. | -- |
| Staatsblad 2012, 213; | Gedurende | Uitvoering van de eerste | -- |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Wet van 19 april 2012 tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging' | 2012; de gehele wet per 1 januari 2013 | tranche van wetgeving uit het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging' | |
| Staatsblad 2012, 429; Besluit van 10 september 2012, houdende wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfra-structuur in verband met de wijziging van de prioriteitsvolgorde van de deelmarkten van het vervoer | 1 januari 2013 | Dit besluit is gericht op een maatregel voor de korte termijn. Er komt meer ruimte voor het groeiende spoorvervoer van personen op regionale lijnen in schaarstesituaties in de spits. Alle vormen van openbaar personenvervoer gaan in overbelaste situaties in de spits voor op het goederenvervoer, m.u.v. die baanvakken met streekgewestelijke stations waar deze voor het goederenvervoer onoverkomelijke problemen opleveren. | Zie hiernaast. |
| Staatscourant 24 september 2012, nr. 19216; Besluit mandaat, volmacht en machtiging ProRail inzake bevoegdheden Spoorwegwet | 1 juli 2012 | Wijziging noodzakelijk vanwege o.a. het van kracht worden van de Wet dwangsom en beroep bij niet tijdig beslissen en het doorvoeren van enkele technische wijzigingen m.b.t. het toepassen van nadeelcompensatierege-lingen. | Zie hiernaast. |
| Staatsblad 2012, 522; Besluit van 13 oktober 2012, houdende wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastruc-tuur i.v.m. de ingebruikneming van de Hanzelijn | 1 december 2012 | Wijziging noodzakelijk i.v.m. de ingebruikneming van de nieuwe spoorlijn Lelystad-Zwolle (Hanzelijn), inclusief de nieuwe stations Dronten en Kampen-Zuid. | Zie hiernaast. |
| Staatscourant 25 oktober 2012, nr. 21904; Regeling tot wijziging van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen i.v.m. de implementatie van de TSI CCS en herstel van onvolkomenheden | (gedeeltelijk) 1 april 2012 en (geheel) 1 januari 2013 | De regeling betreft deels een implementatie van Europese regelgeving. | -- |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Staatsblad 2012, 653; Besluit van 11 december 2012 tot wijziging van enkele besluiten onder meer ter uitvoering van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging' | Treedt in werking bij Koninklijk Besluit. | Uitvoering van de eerste tranche van lagere regelgeving uit het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging' | Zie hiernaast. |
| Staatsblad 2012, 654; Besluit van 11 december 2012 tot vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van enige onderdelen van de wet van 19 april 2012 (Stb. 2012, 213) en van de artikelen I t/m VIII van het hierboven genoemde besluit (onder)meer) ter uitvoering van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging' | 1 januari 2013 | Inwerkingtredingsbesluit van enige onderdelen van de wet van 19 april 2012 (Stb. 2012, 213 en het hierboven genoemde besluit van 11 december 2012 (Stb. 2012, 653 | Zie hiernaast. |
| Staatscourant 21 december 2012, nr. 26348; regeling tot wijziging van enkele ministeriële regelingen i.v.m. de wijziging van diverse begrippen | 22 december 2012 | Wijziging van diverse begrippen n.a.v. van de wet van 19 april 2012 (Stb. 2012, 213) en van de toepasselijke Europese regelgeving. | Zie hiernaast. |
| Staatscourant 31 december 2012, nr. 27305 | 1 januari 2013 | Invulling artikel 80, zesde lid, Spoorwegwet | Toepassing artikel 80 Spoorwegwet |

In Bijlage D is een lijst van wet- en regelgeving opgenomen die belangrijk zijn en essentiële wijzigingen omvatten.

In Hoofdstuk F. is de ontwikkeling van veiligheidscertificering en –vergunningen weergegeven.

# F . De ontwikkeling van veiligheidscertificering en -vergunningen

## 1 Nationale wetgeving – startdata – beschikbaarheid

### Startdatum voor de uitreiking van veiligheidscertificaten conform artikel 10 van richtlijn 2004/49/EG (deel A en deel B)

De startdatum is de dag waarop de wet over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen van kracht werd, namelijk 13 mei 2011 [Staatsblad 2011, nr. 218].

### Startdatum voor de uitreiking van veiligheidsvergunningen conform artikel 11 van richtlijn 2004/49/EG

De startdatum is de dag waarop de wet over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen van kracht werd, namelijk 1 januari 2005 [Spoorwegwet 2005].

### Consulteerbaar maken van de nationale veiligheidsvoorschriften of andere relevante wetgeving voor de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

De nationale veiligheidsvoorschriften worden officieel gepubliceerd in de Staatscourant.
Deze kunnen doorlopend geconsulteerd worden via de website wetten.overheid.nl

Certificering van machinisten: In Nederland is vanaf april 2012 gestart met de afgifte van de nieuwe machinistenvergunningen. In 2012 is de eerste erkenning afgegeven voor een opleidingsinstituut voor machinisten.

### Numerieke gegevens

Zie bij Bijlage E.

### Procedureaspecten

Er bestaan in Nederland drie categorieën bedrijfsvergunning:

- de EU-bedrijfsvergunning, voor algemeen personen- en goederenvervoer;
- de beperkte bedrijfsvergunning A, voor rangeren, voor eigen vervoer en voor deelnemen aan het spoorverkeer zonder vervoer te verrichten;
- de beperkte bedrijfsvergunning B, voor rijden binnen een station en voor zelfrijdend gereedschap op buitendienstgestelde sporen.

De EU-vergunning is geldig in alle EU-landen. Een spoorwegonderneming vraagt en krijgt die in haar land van vestiging. De categorie A- en B-bedrijfsvergunningen gelden alleen binnen Nederland.

Het veiligheidscertificaat wordt verstrekt door de Inspectie aan een spoorwegonderneming wanneer deze een goed en werkend veiligheidszorgsysteem heeft ingericht.

Het veiligheidszorgsysteem moet passen bij de organisatie en activiteiten van de vervoerder.

Deel A van het veiligheidscertificaat wordt afgegeven in het land van vestiging van de spoorwegonderneming. Deel B wordt afgegeven in het land waarin de onderneming rijdt.

## 2 Veiligheidscertificaten deel A

### Redenen voor de bijwerking/wijziging certificaten deel A (bv. verandering in het type dienstverlening, omvang van het verkeer, grootte van het bedrijf)

Niet van toepassing

### Belangrijkste redenen indien de gemiddelde tijd voor de uitreiking van certificaten deel A (beperkt tot die vernoemd in bijlage E en na ontvangst van de nodige informatie) langer duurde dan de 4 maanden bepaald in artikel 12(1) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn

Het ontbreken van personele capaciteit of onvolledigheid van aangeleverde documentatie bij de aanvraag voor deel A.

### Overzicht van de aanvragen van andere Nationale Veiligheidsinstanties om inlichtingen te controleren/krijgen betreffende het certificaat deel A van een spoorwegonderneming die in hun land gecertificeerd werd, maar in een andere lidstaat om een certificaat deel B vraagt

Niet van toepassing.

### Samenvatting van problemen met de wederzijdse aanvaarding van het certificaat deel A dat in heel de Gemeenschap geldig is

Niet van toepassing.

### Leges bij aanvraag voor een certificaat deel A

- *Artikel 6 Regeling tarieven Spoorwegwet 2012*

  1. Voor de behandeling van een aanvraag tot het verlenen van een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32 van de wet is een tarief verschuldigd als opgenomen in onderstaande tabel 11:

Tabel 11: tarieven veiligheidsattest

| Veiligheidsattest | Deel A | Deel B |
|---|---|---|
| **veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;** | € 12.202,– | € 8.133,– |
| **veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;** | € 25.930,– | € 17.287,– |
| **veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de hoofdspoorweg op één** | € 4.658,– | - |

| |
|---|
| **locatie ten behoeve van overgave van spoorvoertuigen of met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren op een deel van een hoofdspoorweg dat daartoe buiten dienst is gesteld.** |

2. Voor de behandeling van een aanvraag tot het opnieuw verlenen van een veiligheidsattest als bedoeld in artikel 32 van de wet is een tarief verschuldigd als opgenomen in onderstaande tabel:

Tabel 12: tarieven hernieuwd veiligheidsattest

| Hernieuwd veiligheidsattest | Deel A | Deel B |
|---|---|---|
| **hernieuwd veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;** | € 9.564,– | € 6.101,– |
| **hernieuwd veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;** | € 13.086,– | € 7.219,– |
| **hernieuwd veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de hoofdspoorweg op één locatie ten behoeve van overgave van spoorvoertuigen of met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren op een deel van een hoofdspoorweg dat daartoe buiten dienst is gesteld.** | € 4.658,– | - |

- *Artikel 7 Regeling tarieven Spoorwegwet 2011*

Voor de behandeling van een aanvraag tot wijziging van een veiligheidsattest als bedoeld in artikel 33, zesde lid, van de wet is een tarief verschuldigd als opgenomen in onderstaande tabel:

Tabel 13: tarieven wijziging veiligheidsattest

| Wijziging veiligheidsattest | Deel A | Deel B |
|---|---|---|
| **wijziging van een veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die minder dan 300 personeelsleden een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;** | € 6.101,– | € 4.067,– |
| **Wijziging van een veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die 300 personeelsleden of meer een veiligheidsfunctie laat uitoefenen;** | € 9.151,– | € 6.101,– |
| **wijziging van een veiligheidsattest voor een spoorwegonderneming die gebruik maakt van de hoofdspoorweg op één locatie ten behoeve van overgave van spoorvoertuigen of met zelfrijdend gereedschap of een daarmee vergelijkbaar voertuig om werkzaamheden aan of nabij de hoofdspoorweg uit te voeren op een deel van een hoofdspoorweg dat daartoe buiten dienst is gesteld.** | € 1.552,– | - |

### Samenvatting van de problemen met het gebruik van de geharmoniseerde formaten voor certificaten deel A, in het bijzonder met betrekking tot de categorieën voor soort en omvang van de dienstverlening

Niet van toepassing.

### Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden voor de ILT met toepassingsprocedures voor certificaten deel A

Niet van toepassing.

### Samenvatting van de door spoorwegondernemingen vermelde problemen bij de aanvraag van een certificaat deel A

Niet van toepassing.

### Feedbackprocedure (bv. vragenlijst) die spoorwegondernemingen hun mening laat geven over de uitreikingsprocedures/-praktijk of klachten laat registreren

Niet van toepassing.

## 3 Veiligheidscertificaten deel B

### Redenen voor de bijwerking/wijziging van certificaten deel B (bv. verandering in het type dienstverlening, omvang van het verkeer, te exploiteren lijnen, soort rollend materieel, categorie bemanning enz.)

Niet van toepassing.

### Belangrijkste redenen indien de gemiddelde tijd voor de uitreiking van certificaten deel B (beperkt tot die vernoemd in bijlage E en na ontvangst van de nodige inlichtingen) langer duurde dan de 4 maanden bepaald in artikel 12(1) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn

Het ontbreken van personele capaciteit of onvolledigheid van aangeleverde documentatie bij de aanvraag voor deel A.

### Leges bij aanvraag voor een certificaat deel B

Zie tabel 11 op pagina 45.

### Samenvatting van de problemen bij het gebruik van de geharmoniseerde formaten voor certificaten deel B, in het bijzonder met betrekking tot de categorieën voor soort en omvang van de dienstverlening

Niet van toepassing.

### Samenvatting van de gemeenschappelijke problemen/moeilijkheden voor de ILT met toepassingsprocedures voor certificaten deel B

Niet van toepassing.

### Samenvatting van de door spoorwegondernemingen vermelde problemen bij de aanvraag van een certificaat deel B

Niet van toepassing.

### Feedbackprocedure (bijvoorbeeld vragenlijst) die spoorwegondernemingen hun mening laat geven over de uitreikingsprocedures/-praktijk of klachten laat registreren

Niet van toepassing.

## 4 Veiligheidsvergunningen

Bij veiligheidsvergunningen gaat het om infrastructuur, onder beheer van ProRail. De veiligheidsvergunning is in 2011 vernieuwd met een looptijd van drie jaar. Het is een vergunning die onder nationale regelgeving is afgegeven. Daarom zijn de onderstaande vragen niet van toepassing.

### Redenen om de veiligheidsvergunningen bij te werken of te wijzigen

Niet van toepassing.

### Belangrijkste redenen voor een vertraging bij de uitreiking van veiligheidsvergunningen (enkel degene die worden vermeld in bijlage E en na ontvangst van alle nodige informatie) van langer dan de 4 maanden voorzien in artikel 12(1) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Niet van toepassing.

### Samenvatting van de problemen of moeilijkheden die regelmatig optreden in het kader van aanvraagprocedures voor veiligheidsvergunningen

Niet van toepassing.

### Samenvatting van de problemen gesignaleerd door de infrastructuurbeheerders bij hun aanvraag van een veiligheidsvergunning

Niet van toepassing.

### Feedbackprocedure (zoals een vragenlijst) waarmee de infrastructuurbeheerder zijn mening kan uitdrukken over de procedures en praktijken die te maken hebben met de uitreiking van certificaten, of die hij kan gebruiken om klacht neer te leggen

Niet van toepassing.

### Hanteert de NSA een tarief voor het afgegeven van een veiligheidsautorisatie infrastructuur? (ja/nee – tarief)

Nee

# G . Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

## 1 Omschrijving van het toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

### Audits/inspecties/checklists

Het raildomein in Nederland staat onder toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het toezicht richt zich op een veilig transport over het spoor, waarbij gedacht moet worden aan de toelating en certificering (vergunningverlening) van bedrijven en voertuigen en de handhaving van wet- en regelgeving (Spoorwegwet, Arbowet, relevante Europese regelgeving) met betrekking tot infrastructuur, personeel, materieel en veiligheidsprocessen. Spoorlijnen op fabrieksterreinen vallen niet onder dit toezicht. De stadstrams vallen niet onder het toezicht van de ILT. Dit verandert als de nieuwe Wet Lokaalspoor wordt ingevoerd (2013, met een overgangstermijn van twee jaar).

Het toezicht op het railvervoer is een vorm van systeemtoezicht, gebaseerd op de doelregelgeving zoals vastgelegd in de Spoorwegwet en gericht op het in control zijn van spoorpartijen door middel van hun veiligheidszorgsysteem.

Het toezicht omvat:
- De railinfrastructuur
- De beheerder van de railinfrastructuur
- De bedrijven die vervoer aanbieden over de railinfrastructuur
- Bepaalde functionarissen die beroepsmatig op de railinfrastructuur werken.
- De voertuigen die over de railinfrastructuur rijden
- Bedrijven die keuringen uitvoeren aan infrastructuur, voertuigen of personen
- Bedrijven die opleiden en die examens mogen afnemen

De ILT houdt toezicht op de ondernemingen en handhaaft deze door middel van het uitgeven of intrekken van vergunningen, certificaten en controleert de naleving via objectinspecties en/of audits. De Inspectie onderscheidt de volgende type ondernemingen waar toezicht op wordt gehouden:

- Spoorwegonderneming
- Infrastructuurbeheerder
- Keuringsinstituut (medische keuring)
- Keuringsinstituut (psychologische keuring)
- Keuringsinstantie (infrastructuur en/of rollend materieel)
- Exameninstituut
- Opleidingsinstituut
- Materieeleigenaar en materieelhouder
- Onderhoudsbedrijf
- Entity in charge of maintenance
- Personeelsleverancier/personeelssteller
- Aannemer
- Rangeerbedrijf
- Historisch materieel

Personele inzet door ILT:
44 voltijds equivalenten waren beschikbaar voor het toezicht op de spoorveiligheid.

Het volledige meerjarenprogramma van de ILT en de verantwoording daarvan is te vinden in het jaarlijks verschijnende Meerjarenplan ILT en Jaarverslag ILT (www.ilent.nl)

## Aandachtspunten bij de Nationale autoriteit voor spoorveiligheid in Nederland

De prioriteiten in het handhavende toezicht door de inspectie worden bepaald op basis van risico's, politiek-maatschappelijke problematiek, de beleidsdoelen, zowel nationaal als Europees, en de eigen inspectieresultaten.

De audits betreffen een beoordeling of het veiligheidsmanagementsysteem van toegelaten bedrijven in de praktijk (op onderdelen) ook daadwerkelijk functioneert. Daar waar overtredingen van wet- en regelgeving worden geconstateerd, wordt handhavend opgetreden.

Bij de objectinspecties wordt gekeken of infrastructuur, operaties (o.a. verkeersleiding, vertrekprocessen, personeel) en voertuigen voldoen aan wet- en regelgeving. Ook inspecteert de ILT op de arbeidsomstandighedenwet bij werkzaamheden aan het spoor.

Bij het railvervoer zijn de belangrijkste risico's:

- *trein passeert stoptonend sein (STS)*

In de meeste gevallen waren botsingen tussen treinen waarbij reizigers zwaar letsel opliepen in de laatste tien jaar het gevolg van rijden door een stoptonend sein (rood sein of een stopbord). Een deel van de oorzaken ligt in menselijk falen (waarneming, verwachting en afleiding). Door onder meer technische middelen (o.a. automatische treinbeïnvloedingssystemen) kan de kans op het passeren van een STS in belangrijke mate worden beperkt.

In 2004 heeft de minister samen met de spoorbranche een stuurgroep ingesteld om maatregelen te nemen om het aantal STS-passages terug te brengen. Doel is het terugbrengen van het aantal STS-passages in 2010 met 50% t.o.v. het aantal in 2003 en het beperken van het risico met 75% t.o.v. 2003. Vanaf de invoering van de maatregelen was tot 2012 sprake van een daling van het aantal passages per jaar tot 155. In 2012 steeg het aantal STS-passages naar 173. De doelstellingen van de stuurgroep zijn tot nog toe niet gehaald. De ILT monitort het STS-beleid.

- *infrastructuur voldoet niet aan veiligheidsspecificatie*

De infrastructuurbeheerder stelt zelf veiligheidsspecificaties voor de railinfrastructuur op, die onderdeel zijn van het vereiste, door de inspectie beoordeelde veiligheidszorgsysteem. De specificaties zijn maatgevend voor aannemers die de beheerder inhuurt voor onderhoud en aanleg. De inspectie spreekt de beheerder aan als die de veiligheidszorg niet voldoende nakomt.

Het hele Nederlandse hoofdspoor is voorzien van een automatisch systeem voor treinbeïnvloeding (ATB). Dergelijke systemen spelen een belangrijke rol bij het terugdringen van STS-passages. Het Kabinet heeft besloten tot een verdere implementatie van ERTMS vanaf 2016, onder andere naar aanleiding van de rapportage van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Commissie Kuiken; februari 2012). In de maatregelen naar aanleiding van de botsing Amsterdam Wes-

terpark zijn extra seinen voorzien van het Nederlandse systeem ATB-Verbeterde versie, in afwachting van de uitrol van ERTMS.

Eveneens op basis van de rapportage van de Commissie Kuiken heeft de ILT opdracht gekregen om de vijf jaar een toets uit te voeren op de fysieke kwaliteit en veiligheid van de Nederlandse spoorinfrastructuur (hoofdspoor). De eerste toets vindt in 2013 plaats. De uitkomsten daarvan geven richting aan de jaarlijkse objectinspecties naar infrastructuur.

| **vergunningen railvervoer** | **realisatie** |
|---|---|
| aantal bedrijfs- en materieelvergunningen | 178 |
| infravergunningen | 1 |
| machinistenvergunningen | 962 |
| % binnen kwaliteitsnorm | 64 |

In april 2012 werd de Europese regelgeving (interoperabiliteitsrichtlijn 2008/57) waarop de Vergunning Voor Indienststelling (infravergunning) van hoofdspoorweginfrastructuur is gebaseerd, geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. De regelgeving vraagt om afstemming tussen vergunningverlener en beheerder over onder meer de bepaling voor welke infrastructurele aanpassingen een informatiedossier overlegd moet worden. Aan de hand van dit dossier bepaalt de inspectie of een vergunning vereist is. Bij nieuwe hoofdspoorwegen is altijd een vergunning vereist.

In het najaar verleende de inspectie de eerste infravergunning voor de nieuwe hoofdspoorweg Hanzelijn.

Door het van kracht worden van de nieuwe Europese wetgeving in, onder andere, de Spoorwegwet, konden opleidingsinstituten in 2012 een erkenning aanvragen voor een machinistenopleiding. Een machinist mag alleen nog zijn functie uitoefenen wanneer hem een machinistenvergunning is verstrekt door een erkend opleidingsinstituut.
De applicatie voor de afhandeling van de machinistenvergunningen liep nog niet naar behoren waardoor afhandeling van de aanvragen niet in alle gevallen binnen de gestelde termijn mogelijk bleek.

| **passagiersrechten railvervoer** | **realisatie** |
|---|---|
| aantal klachten | 18 |
| % binnen norm | 95 |

Sinds 4 oktober 2011 is de inspectie aangewezen als instantie die de rechten van reizigers in het treinverkeer  behartigt en hen wijst op hun verplichtingen. Met ingang van 2011 kunnen reizigers incidenten daarom ook melden bij het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van de inspectie.
De meeste klachten gaan over onvoldoende of afgewezen vergoedingen voor opgelopen vertragingen of uitval of voor het missen van aansluitingen op vervolgtransport door vertraging of uitval.

Ondanks dat de EU verordening 1158/2010  al geruime tijd van kracht is, voldoet een groot deel van de vergunningaanvragen van de spoorbedrijven niet aan de eisen van de verordening. De verordening heeft betrekking op de eisen aan het veiligheidszorgsysteem van spoorbedrijven. Het grote verschil met vroeger is dat de regels voorheen vooral kaderstellend waren, met veel ruimte voor eigen invulling en interpretatie. De verordening 1158/2010 is nu veel dwingender gesteld. Het risico

op het niet verlengd krijgen van de vergunning is dan ook aanwezig. In februari 2013 heeft de ILT hierover een aanvullende voorlichtingsbijeenkomst voor de branche georganiseerd.

| **toezicht railvervoer** | **realisatie** |
|---|---:|
| Vergunningverlenende audits | 70 |
| objectinspecties | 4.556 |
| (object)inspecties passagiersrechten | 9 |
| incidentafhandeling en handhavend onderzoek | 1.230 |

De inspectie heeft quick scans uitgevoerd naar het gebruik van prestatiegericht onderhoudscontracten (PGO-contracten) in het onderhoud van het spoor (inclusief tekeningenbeheer. De inspectie concludeert dat de PGO systematiek als basis kan dienen voor uitbesteding van kleinschalig onderhoud, mits dit op een andere wijze wordt ingericht, waarbij de relatie en houding tussen infrastructuurbeheerder en contractaannemers minder formalistisch en juridisch is, zodat een gezamenlijk optrekken met een gedeelde verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud gerealiseerd wordt.

Wijzigingen in de dienstregeling als gevolg van onderhoudswerkzaamheden speelden een rol bij de treinbotsing te Amsterdam Westerpark. De inspectie heeft naar aanleiding van haar eigen bevindingen en die van de OvV verscherpt toezicht ingesteld bij NSR en ProRail, waarbij vooral gekeken wordt hoe de aanbevelingen van OvV en de inspectie worden geïmplementeerd.

# 2 Beoordeling van jaarverslagen van infrastructuurbeheerders en de spoorwegbedrijven

Infrastructuurbeheerders, spoorwegbedrijven en aannemers voor spoorwerkzaamheden verstrekken voor 30 juni van het lopende jaar hun veiligheidsrapporten aan de minister van Infrastructuur en Milieu (conform artikel 9(4) van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn). Het betreft een infrastructuurbeheerder (ProRail) met haar (gedeeltelijke) dochteronderneming Keyrail, negentien goederenvervoerders, tien reizigersvervoerders en twintig aannemers die een veiligheidsattest hebben in 2012 met een verplichting een verslag te geven over hun veiligheidsmanagementsysteem en incidenten op het spoor.

De jaarverslagen worden beoordeeld op de uitvoering van het veiligheidsmanagementsysteem en getoetst op de inhoudelijke normen. De rapportages van incidenten en ongevallen op het spoor worden gebruikt bij het opstellen van dit jaarverslag.

# 3 Klachten

## Korte samenvatting van de klachten van de infrastructuurbeheerder over de spoorwegondernemingen die betrekking hebben op de voorwaarden vermeld in hun certificaat deel A/B

Er zijn geen klachten ontvangen in 2012.

## Korte samenvatting van de klachten van de spoorwegondernemingen over de infrastructuurbeheerder die betrekking hebben op de voorwaarden vermeld in hun vergunning

Er zijn geen klachten ontvangen in 2012.

# H . Verslag over de toepassing van de CSM betreffende risicoanalyse en beoordeling

CSM on Supervision maakt in overweging 6 en art. 1.3 van de Richtlijn 2004/49/EG duidelijk wat de bedoeling van de wetgever is: waar de verantwoordelijkheden liggen. De risicoanalyse en beoordeling dienen gebaseerd te zijn op onze supervision activiteiten en gericht te worden aan de Minister. ILT kent systeem van tweemaandelijkse beleidssignalen, die o.a. gaan over de toereikendheid van beleid, wet- en regelgeving.

De Europese regeling 2009/352/EG is in Nederland onverkort van kracht. Het stelt een gemeenschappelijke veiligheidsmethode vast voor risico-evaluatie en -beoordeling als bedoeld in artikel 6, lid 3, onder a), van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Ongeveer 1% van de aanvragen die in 2012 zijn ingediend hadden betrekking op het treinbeveiligingssysteem ERTMS. In al deze gevallen was een inbreng aanwezig van een assessment body, die de onafhankelijke beoordeling van de veiligheid had uitgevoerd.

Er is geen ervaring opgedaan met interface management bij de toepassing van CSM betreffende risicoanalyse en beoordeling.

De NSA heeft geen experimenten lopen voor risico-evaluatie en assessments.

Er is geen procedure, bijvoorbeeld een vragenlijst, die spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders de mogelijkheid biedt om hun ervaring weer te geven op de Europese regels voor CSM op risicomanagement.

Er is geen sprake van een revisie van nationale regelgeving die de Europese regels voor CSM op risicomanagement invoert. De Europese regeling 2009/352/EG is in Nederland zonder revisie van kracht.

Eind 2012 is de EU-verordening 1077/2012 gepubliceerd en met ingang van 7 juni 2013 van kracht geworden. Hierin is een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor het toezicht door de nationale veiligheidsinstanties, na de afgifte van een veiligheidscertificaat of veiligheidsvergunning, van kracht geworden (CSM on supervision).

# I. Alternatieve maatregelen vanwege afwijkingen van ECM certificeringsopzet

Nationaal Voertuigregister
Elk spoorvoertuig dat wordt geregistreerd in het Nationaal Voertuigregister (NVR) wordt alleen geregistreerd wanneer het spoorvoertuig is toegekend aan een gecertificeerde ECM. Elke spoorwegonderneming heeft vanaf 2012 toegang tot het NVR gekregen.

Vanaf 2013 wordt gehandhaafd op aanwezigheid van twaalfcijferige registratienummers op voertuigen en op het hoofdspoor aanwezig zijn van spoorvoertuigen die nog niet in het NVR zijn opgenomen.

Het is de verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming om te controleren dat de door hen gebruikte spoorvoertuigen in het NVR geregistreerd zijn. Het is gebleken dat de controle nog niet door iedere onderneming is uitgevoerd.

# J . Conclusies over het rapportagejaar 2012 – Prioriteiten

De gerapporteerde gegevens hebben betrekking op de vier hoofdthema's van de Derde Kadernota Railveiligheid: vergunningverlening en certificering, veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven.

Voor vergunningverlening en certificering ligt de prioriteit van de NSA op de verdere implementatie van de regelgeving rond ECM's en machinistenopleidingen. De verstrekking van de vergunningen van de opleidingen voor machinisten en van de machinistenvergunningen is voorspoedig van start gegaan.

Voor de onderwerpen binnen het thema veilig vervoeren geldt in het algemeen dat er een toename is van het aantal letsels. Daardoor is op de acht voornaamste veiligheidsindicatoren in vijf gevallen niet de doelstelling van permanente verbetering uit de Derde Kadernota Railveiligheid behaald.

De prioriteit van de NSA ligt op basis van de hier gerapporteerde gegevens bij de handhaving van de veiligheidszorgplicht, de aanpak van STS-passages, het beheer en onderhoud van de infrastructuur, de relatie tussen infrastructuurbeheerder en aannemer (informatieverstrekking, regelgeving, normen en kaders) en de aanpak van problemen na incidenten.

Binnen het thema veilig werken valt de toename van het aantal letsels onder baanwerkers op. Aandacht wordt gegeven aan het naleven van de veiligheidsregelgeving door aannemers en de verantwoordelijkheid van ProRail als infrastructuurbeheerder.

Binnen het thema veilig leven geldt dat het aantal letsels en aanrijdingen op overwegen toeneemt. Ook de ontwikkeling rond de categorie 'onbevoegden' is niet gunstig. Voor veilig leven is de prioriteit de veiligheid rond spoorwegovergangen. Ondanks alle getroffen maatregelen als het maken van ongelijkvloerse kruisingen neemt het aantal doden en gewonden toegenomen bij spoorwegovergangen.

# K . Bronnen van informatie

- Interne informatie uit inspectie- en onderzoeksgegevens
- Informatie van spoorwegondernemingen
- Informatie van infrastructuurbeheerders
- Informatie van aannemers
- Nationaal voertuigenregister
- Publicaties op internet

# L. Bijlagen

Bijlage A1: Spoorwegnet in Nederland, het hoofdspoor voor treinverkeer

Bijlage A2: Ondernemingen in de spoorsector in Nederland die een veiligheidsattest, certificaat, vergunning, of erkenning ontvingen van de ILT

Bijlage B: Organigram ILT

Bijlage C: Veiligheidsindicatoren: cijfergegevens en gebruikte definities
Bijlage C1.1 Overzicht van de prestaties
Bijlage C.1.1.1 Aantallen per jaar en vijf jaarsgemiddelden
Bijlage *C1.1.2 Ongevallen verdeeld per type*
Bijlage *C.1.1.3 Fatale ongevallen verdeeld per categorie betrokken personen*
Bijlage *C1.1.4 Gewonden, verdeeld per categorie betrokken personen*
Bijlage *C1.1.5 Aanleidingen tot ongevallen*
Bijlage *C1.1.6 Kosten van alle ongevallen, aantal verloren werkuren van personeel en aannemers als gevolg van ongevallen*
Bijlage *C1.1.7 Technische veiligheid van infrastructuur en zijn toepassing, veiligheidsbeheer (alleen conform template ERA)*
Bijlage C1.2: Berekende NRW- en MWA-waarden
Bijlage C1.3: Het behalen van de doelstellingen voor de risicodragers uit de Derde Kadernota Railveiligheid
Bijlage C2.: Gebruikte definities
Bijlage C2.1: Definities volgens richtlijn 91/03
Bijlage C2.2: Nationale definities
Bijlage C3.: Afkortingen

Bijlage D: Status invoering Europese regelgeving in de Nederlandse wet- en regelgeving

Bijlage E: De ontwikkeling van veiligheidscertificering en autorisatie –Numerieke gegevens
Bijlage E1.: Veiligheidscertificaten volgens Besluit 2004/49/EG
Bijlage E2.: Veiligheidsautorisaties volgens besluit 2004/49/EG
Bijlage E3./E4.: Procedurele aspecten – Veiligheidscertificaten deel A en B
Bijlage E5.: Procedurele aspecten – Veiligheidsautorisatie infrastructuurbeheerder
Bijlage E6.: Aantal afgegeven machinistenvergunningen in 2012

## Bijlage A1.: Spoorwegnet in Nederland, het hoofdspoor voor treinverkeer




**Legenda**

1 spoor
2 sporen
3 of meer sporen
O Station/knooppunt
75 Afstand in kilometers

**Hoofdspoorwegen**
Situatie januari 2012
Bron: ProRail, Netverklaring 2012

## Bijlage A2.: Ondernemingen die een veiligheidsattest, certificaat, vergunning, of erkenning ontvingen van de ILT in relatie tot de spoorsector in Nederland

*Tabel 14: Houders spoorvoertuigen*

| Naam houder | Naam eigenaar | Aantal voertuigen in NVR[25] |
|---|---|---|
| **Arriva Openbaarvervoer NV** | Arriva Openbaarvervoer NV | 211 |
| **BGTransport DVVO** | Ministerie van Defensie | 248 |
| **Connexxion NV** | Connexxion NV | 10 |
| **Corus staal** | Corus staal | 6 |
| **CRS-Continental Rail Services BV** | CBRAIL S.à.r.l. | 1 |
| **DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.** | DB(L) Schenker Rail Nederland N.V. | 337 |
| **DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.** | AAE Railcar S.à r.l. | 407 |
| **DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.** | Onrail | 5 |
| **DB(L) Schenker Rail Nederland N.V.** | VTG Aktiengesellschaft | 69 |
| **ERS Railways** | Alpha Trains | 2 |
| **ERS Railways** | CB Rail Leasing S.a.r.l. | 2 |
| **Eurailscout Inspection & Analysis** | Eurailscout Inspection & Analysis | 3 |
| **Euro-Express Treincharter** | Euro-Express Treincharter | 90 |
| **Euro-Express Treincharter** | Veluwsche Stoomtrein Maatschappij | 1 |
| **Het Spoorwegmuseum** | Het Spoorwegmuseum | 71 |
| **HSA Beheer N.V.** | Alpha Trains | 12 |
| **HSA Beheer N.V.** | HSA Beheer N.V. | 72 |
| **HSA Beheer N.V.** | NS Reizigers BV | 53 |
| **HSL Logistik BV (NL)** | HSL Logistik BV (NL) | 1 |
| **Husa Tranportation Ralway Services Nederland BV** | Alpha Trains | 2 |
| **Husa Tranportation Ralway Services Nederland BV** | Husa Tranportation Ralway Services Nederland BV | 3 |
| **Lloyds Register Rail Europe B.V.** | Lloyds Register Rail Europe B.V. | 1 |
| **LOCON Benelux BV** | LOCON Benelux BV | 10 |
| **NedTrain B.V.** | NSFSC | 35 |
| **NS Internationaal B.V** | NS Reizigers BV | 62 |
| **NS Reizigers BV** | NS Reizigers BV | 1992 |
| **NS Reizigers BV** | NSFSC | 1336 |
| **Railinsight BV** | Railinsight BV | 4 |
| **Rotterdam Rail Feeding** | SC Rail Leasing Europe B.V. | 12 |
| **Shunter B.V.** | Shunter B.V. | 2 |
| **STIBANS** | Voestalpine Railpro B.V. | 1 |
| **Stichting DE III** | Stichting DE III | 1 |

[25] NVR = Nationaal Voertuigenregister voor spoorvoertuigen; Opmerking: de werkelijke aantallen kunnen hoger zijn dan hetgeen hier genoteerd staat i.v.m. een achterstand bij het invoeren van gegevens.

| | | |
|---|---|---|
| **stichting Mat'64** | stichting Mat'64 | 3 |
| **Stichting Stadskanaal Rail** | Voestalpine Railpro B.V. | 17 |
| **Stoom Stichting Nederland** | Stoom Stichting Nederland | 1 |
| **Stoomtram Hoorn Medenblik** | Voestalpine Railpro B.V. | 7 |
| **Strukton Rail Equipment** | Strukton Rail Equipment | 78 |
| **Syntus BV** | Voith Railservices BV | 46 |
| **Veluwsche Stoomtrein Maat-schappij** | Voestalpine Railpro B.V. | 19 |
| **Veolia Transport Rail B.V.** | Railpool München | 28 |
| **Voestalpine Railpro B.V.** | Voestalpine Railpro B.V. | 1104 |
| **VolkerRail Materieel** | VolkerRail Materieel | 74 |
| **Zuid-Limburgse Stoom Maat-schappij** | Voestalpine Railpro B.V. | 2 |
| | | |

Totaal in het nationaal spoorvoertuigregister ingeschreven spoorvoertuigen van Nederlandse spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en andere organisaties, per 31 december 2012: 6441.

**Tabel 15: Lijst van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders**
**Infrastructuurbeheerder, op 31 december 2012**

| naam | **postadres** | **postcode + woonplaats** | **website** |
|---|---|---|---|
| **ProRail** | Moreelsepark 3 | 3511 EP Utrecht | www.prorail.nl |
| **Keyrail** | Develsingel 11 | 3333 LD Zwijndrecht | www.keyrail.nl |

**Spoorwegondernemingen, op 31 december 2012**

| naam | **postadres** | **postcode + woonplaats** |
|---|---|---|
| **Arriva Personenvervoer Nederland BV** | Postbus 626 | 8440 AP Heerenveen |
| **BAM Rail B.V.** | Postbus 3172 | 4800 DD Breda |
| **Connexxion Openbaar Vervoer NV** | Postbus 224 | 1200 AE Hilversum |
| **CRS-Continental Rail Services BV** | Moezelweg 151 | 3198 LS Rotterdam - Europoort |
| **DB Schenker Rail Nederland NV** | Postbus 2060 | 3500 GB Utrecht |
| **Euro-Express Treincharter BV** | Burgemeestersrand 57 | 2625 NV Delft |
| **ERS Railways BV** | Postbus 59018 | 3008 PA Rotterdam |
| **Eurailscout Inspection & Analysis BV** | Postbus 349 | 3800 AH Amersfoort |
| **HSA Beheer NV** | Postbus 767 | 1000 AT Amsterdam |
| **HSL Logistiek BV** | Bruistensingel 160-A | 5232 AC 's-Hertogenbosch |
| **HTRS Nederland BV** | Postbus 59179 | 3008 PD Rotterdam |
| **KombiRail Europe BV** | Postbus 540 | 3190 AL Hoogvliet (Rotterdam) |
| **Lloyd's Register Rail Europe BV** | Postbus 2016 | 3500 GA Utrecht |
| **Locon Benelux** | Noordzeelaan 20 B | 8017 JW Zwolle |
| **LTE Netherlands BV** | Moezelweg 151 | 3198 LS Rotterdam |
| **NS Reizigers BV** | Postbus 2025 | 3500 HA Utrecht |
| **NedTrain BV** | Postbus 2167 | 3500 GD Utrecht |
| **Rotterdam Rail Feeding BV** | Europaweg 855 | 3199 LD Rotterdam |
| **RTS Rail Transport Service GmbH** | Puchstraβe 184b | A-8055 Graz |
| **Rurtalbahn Benelux BV** | Postbus 59169 | 3008 PD Rotterdam |
| **Shunter Tractie BV** | Postbus 5185 | 3000 AD Rotterdam |
| **Spitzke Spoorbouw BV** | Peppelkade 3 | 3992 AL Houten |
| **Strukton Rail Materieel BV** | Postbus 1281 | 5200 BH 's-Hertogenbosch |
| **Syntus BV** | Postbus 17 | 7000 AA Doetinchem |
| **Veolia Transport Rail BV** | Postbus 1533 | 6201 BM Maastricht |
| **VolkerRail Nederland BV** | Postbus 240 | 4130 EE Vianen |

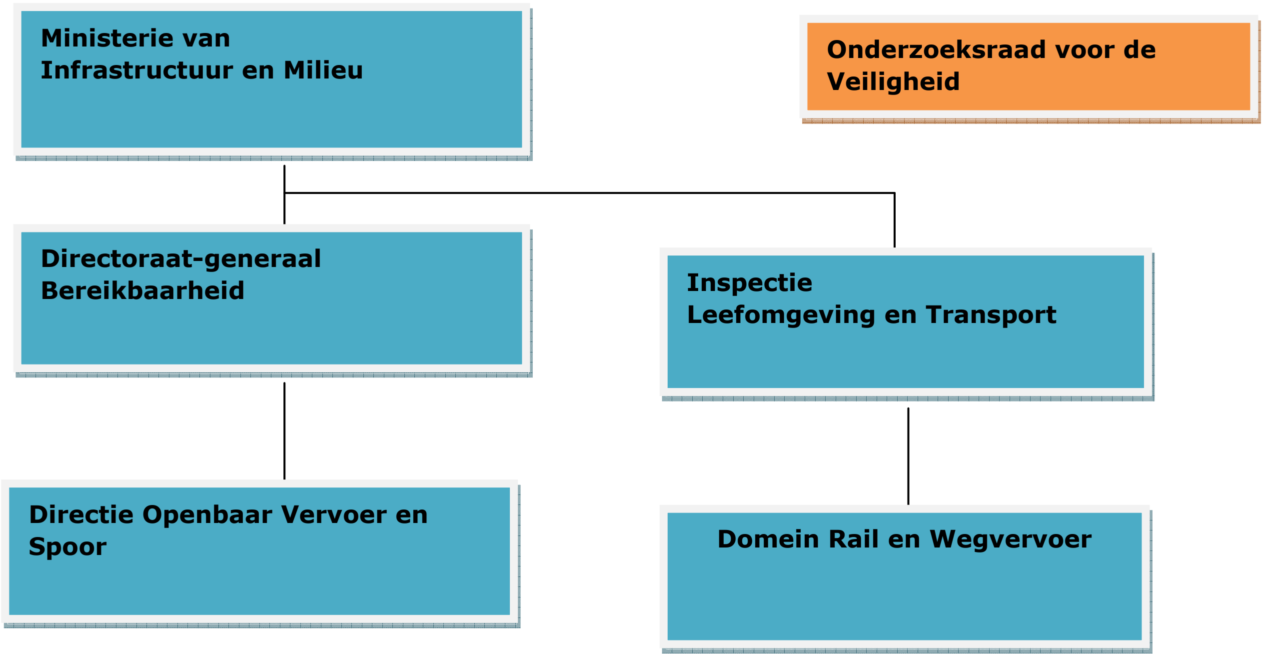
## Bijlage A2.1: Kengetallen infrastructuurmanager

Bij de berekeningen van de indicatoren in dit jaarverslag is gebruikgemaakt van de cijfers in tabel 16.

*Tabel 16: Kengetallen spoor 2012, gebruikt bij berekeningen van indicatoren uit de Derde Kadernota Railveiligheid.*

| Onderwerp | Waarde | Bron |
|---|---|---|
| Treinkilometers | 1,496E+08 | 2012: cijfers uit jaarverslagen en de opgave ProRail |
| Passagierstreinkilometers | 1,38E+08 | 2012: cijfers uit jaarverslagen en de opgave ProRail |
| Passagierskilometers | 1,72E+10 | 2012: cijfers uit jaarverslagen van de railondernemingen |
| Aantal spoorwegovergangen | 2557 | Opgave ProRail |
| Aantal kilometers spoor | 3063 | Opgave ProRail |
| Aantal lijnkilometers spoor | 7033 | Opgave ProRail |
| Percentage hoofdspoor met ATB | 100% | Opgave ProRail |
| Percentage treinkm's met ATB- of ERTMS-spoorlijngebruik (hoofdspoor) | 100% | Opgave vervoerders |

## Bijlage B: Organigram NSA

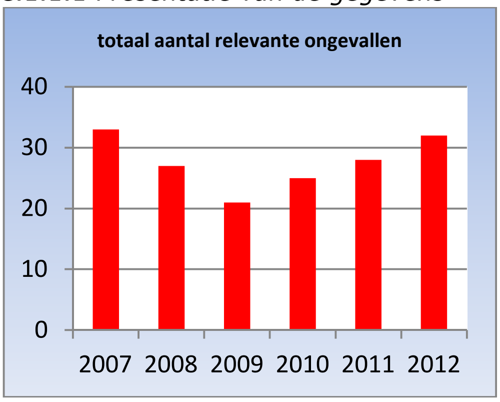


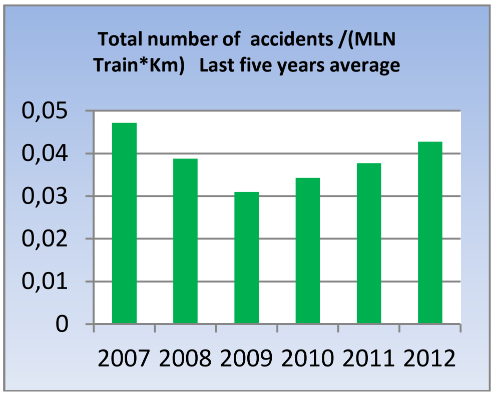
## Bijlage C.: Veiligheidsindicatoren: cijfergegevens en gebruikte definities

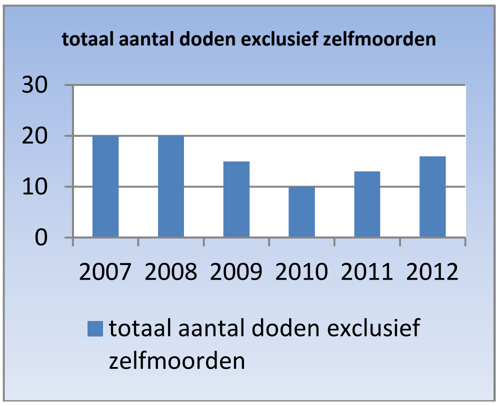
## Bijlage C1.: CSI-gegevens

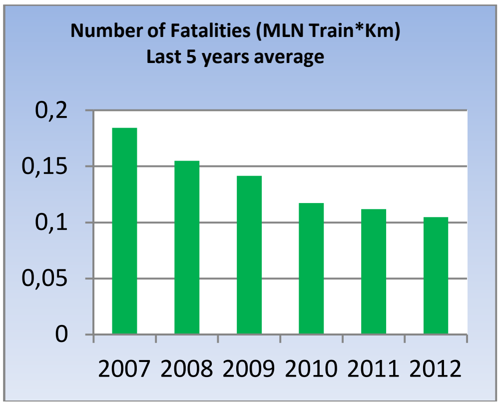
*C1.1 Overzicht van de prestaties*

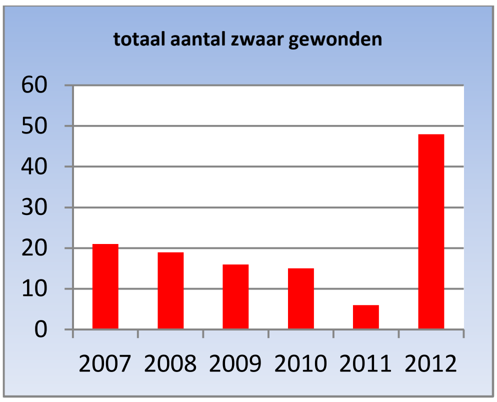
*C.1.1.1 Presentatie van de gegevens*

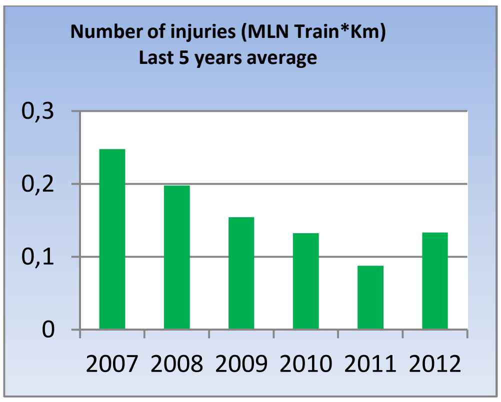


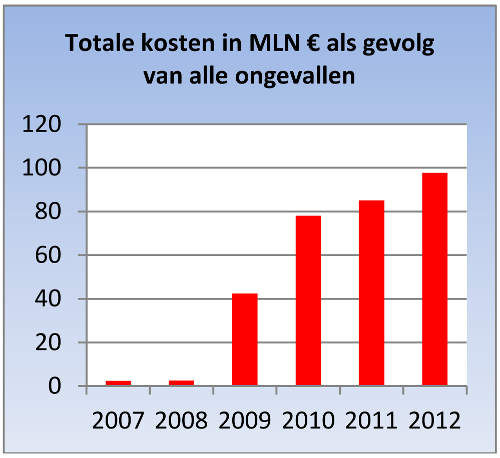



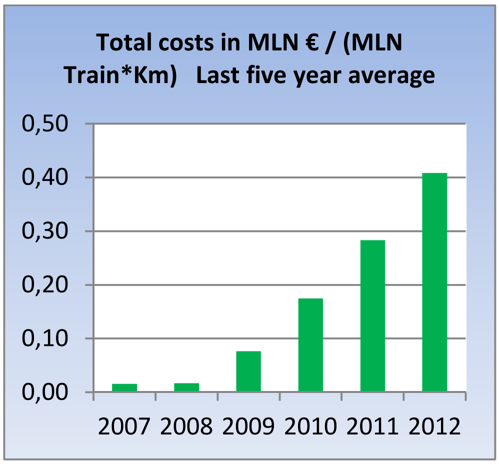



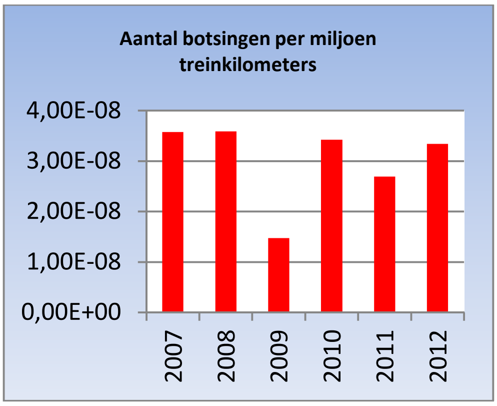



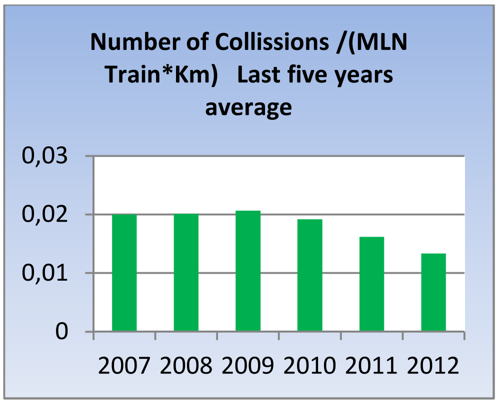


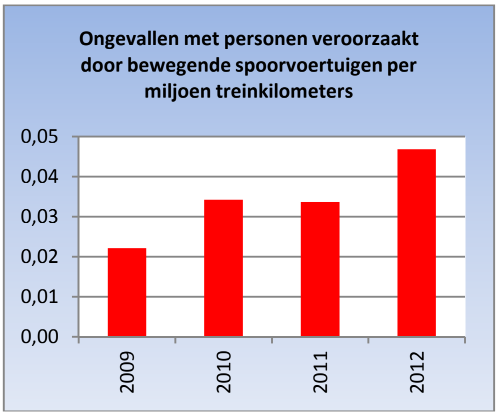




De grafiek met de totale kosten betreft een nieuwe definitie vanaf 2010; er is weinig informatie van voor 2009. Het is inclusief de gekapitaliseerde kosten voor doden en zwaar gewonden, exclusief zelfmoorden en pogingen daartoe.

*C1.1.2 Ongevallen*



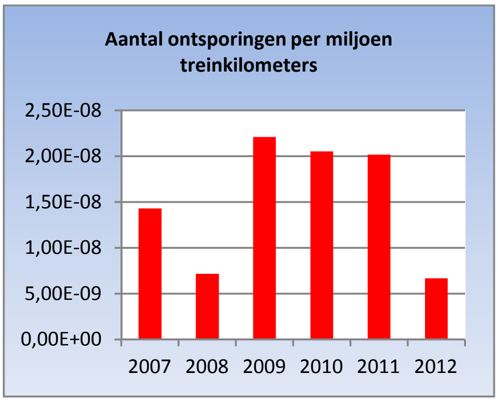



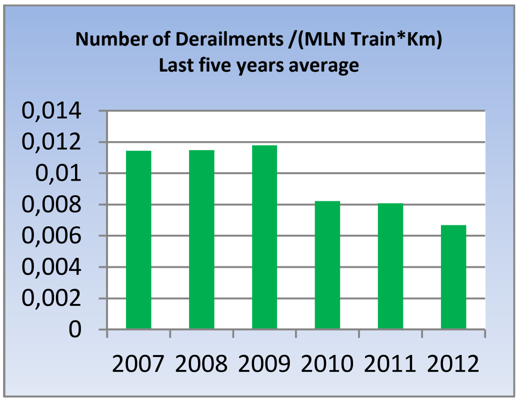



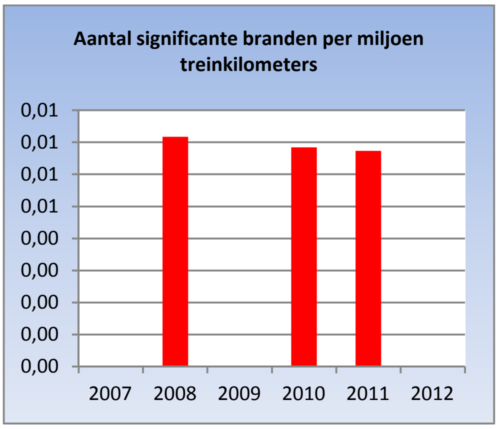


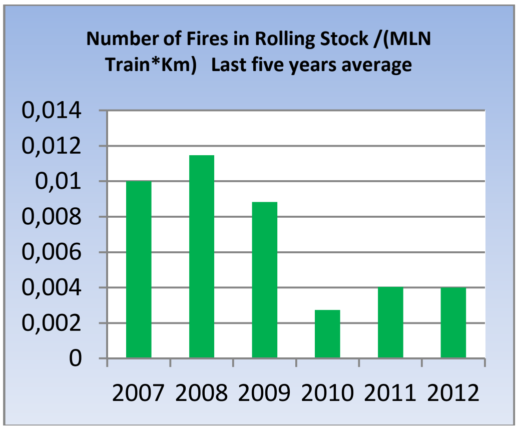


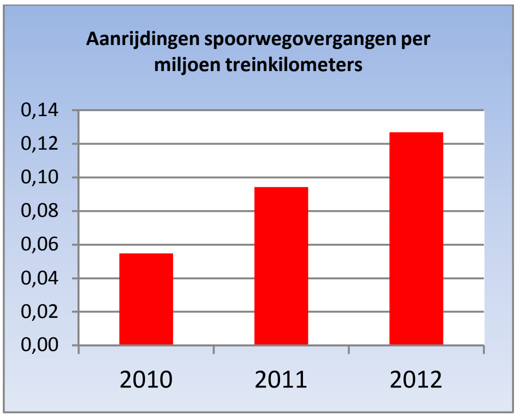
Het betreft hier een nieuwe definitie vanaf 2010, er is geen informatie van voor 2009.

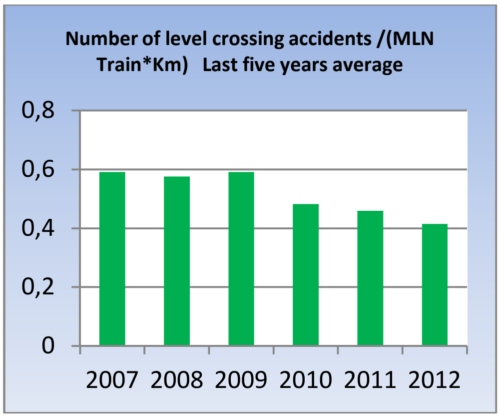

Aantal ontsporingen per miljoen treinkilometers
2,50E-08
2,00E-08
1,50E-08
1,00E-08
5,00E-09
0,00E+00
2007
2008
2009
2010
2011
2012

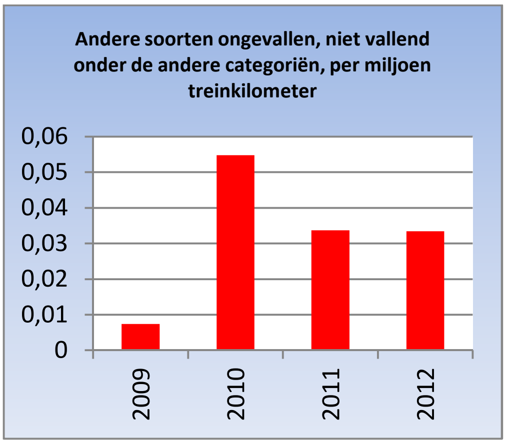

Number of Derailments /(MLN Train*Km) Last five years average
0,014
0,012
0,01
0,008
0,006
0,004
0,002
0
2007
2008
2009
2010
2011
2012

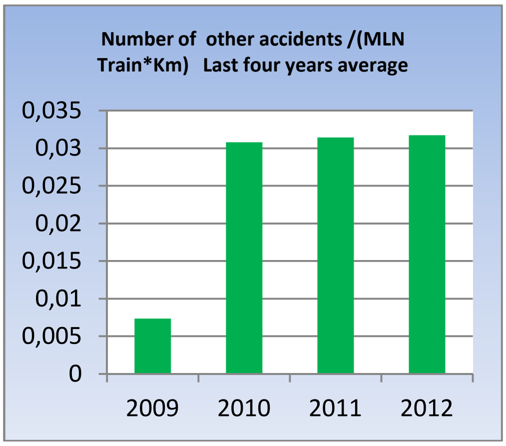

Aantal significante branden per miljoen treinkilometers
0,01
0,01
0,01
0,01
0,00
0,00
0,00
0,00
0,00
2007
2008
2009
2010
2011
2012


Number of Fires in Rolling Stock /(MLN Train*Km) Last five years average
0,014
0,012
0,01
0,008
0,006
0,004
0,002
0
2007
2008
2009
2010
2011
2012

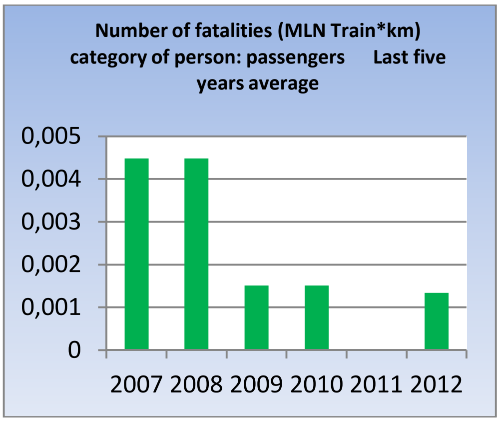

Aanrijdingen spoorwegovergangen per miljoen treinkilometers
0,14
0,12
0,10
0,08
0,06
0,04
0,02
0,00
2010
2011
2012

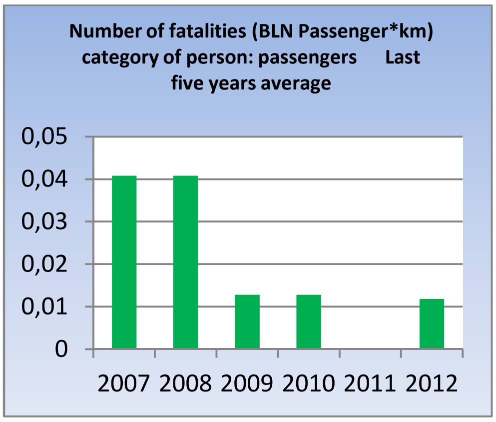

Number of level crossing accidents /(MLN Train*Km) Last five years average
0,8
0,6
0,4
0,2
0
2007
2008
2009
2010
2011
2012



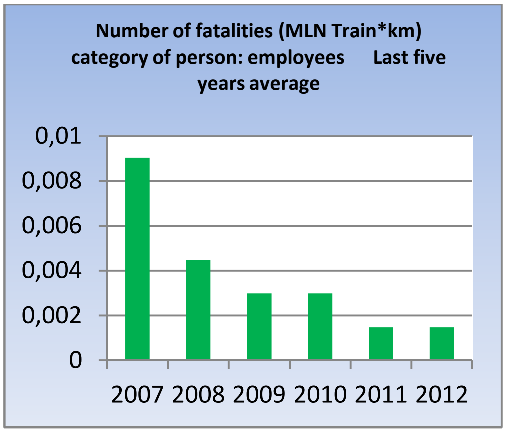

*C.1.1.3 Fatale ongevallen verdeeld per categorie betrokken personen*

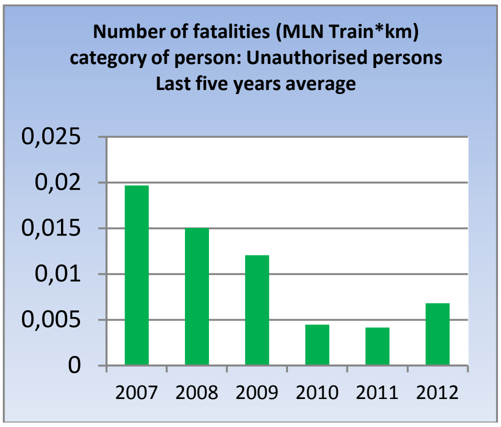


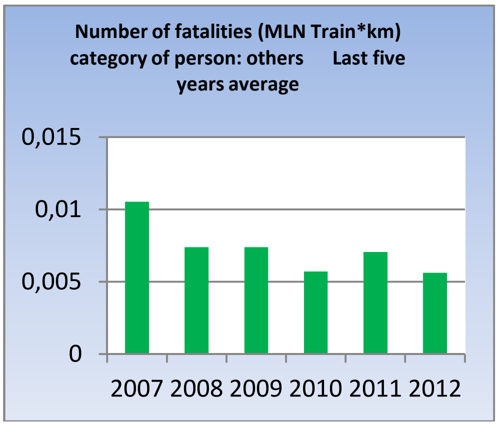



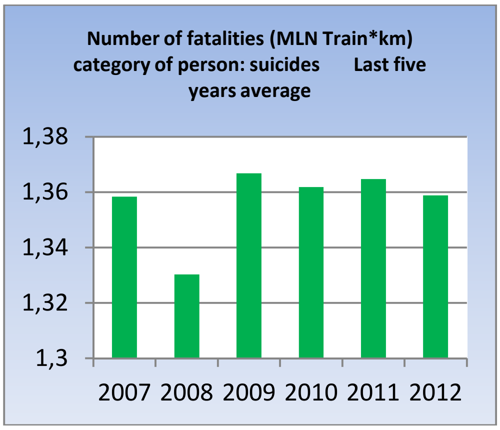




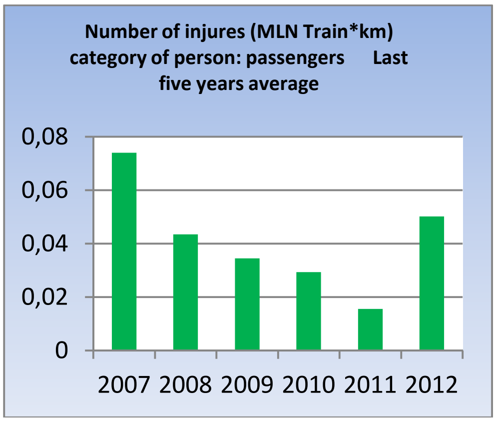


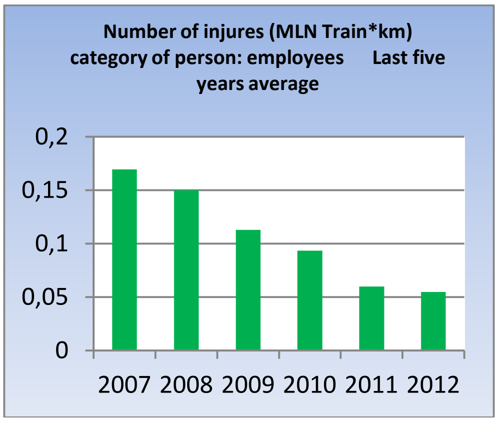


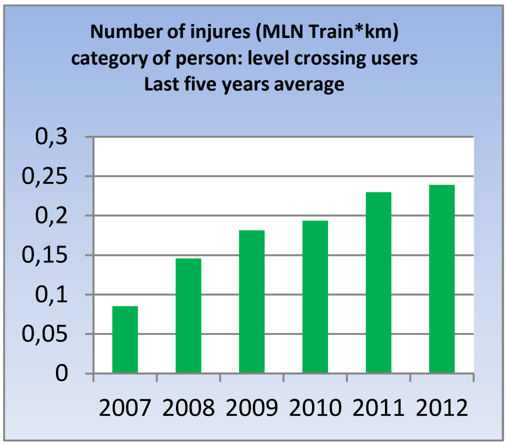



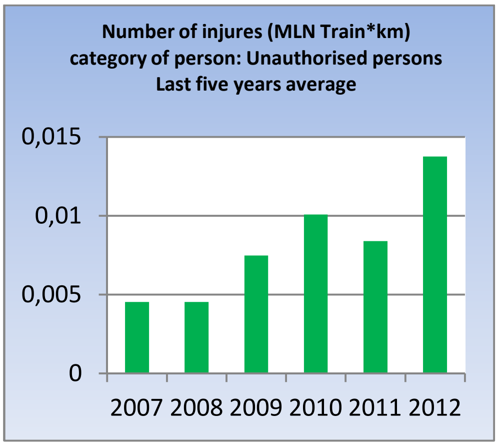



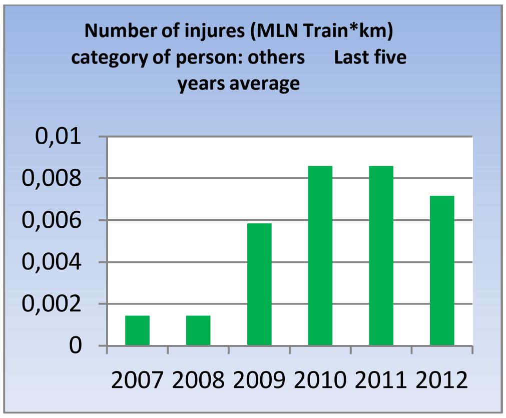

*C1.1.4 Gewonden, verdeeld per categorie betrokken personen*



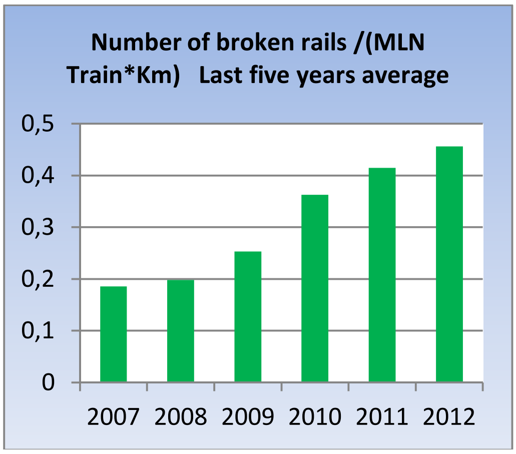



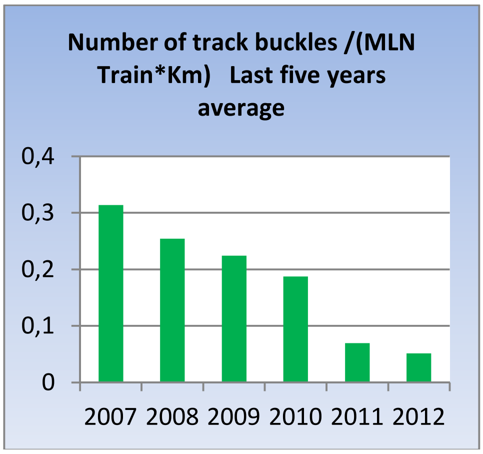


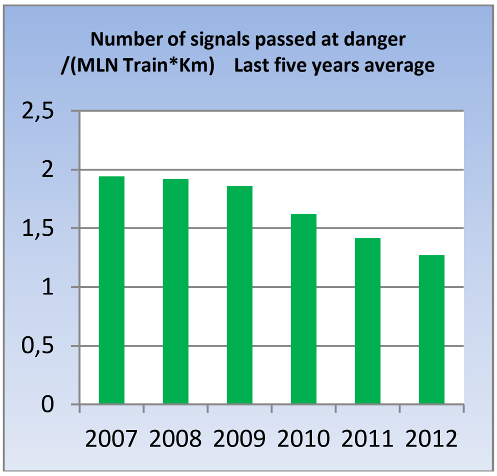



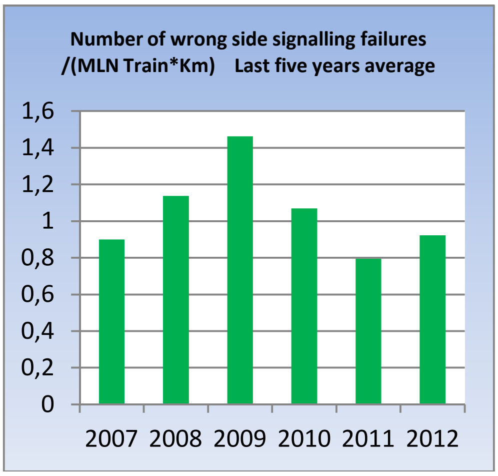



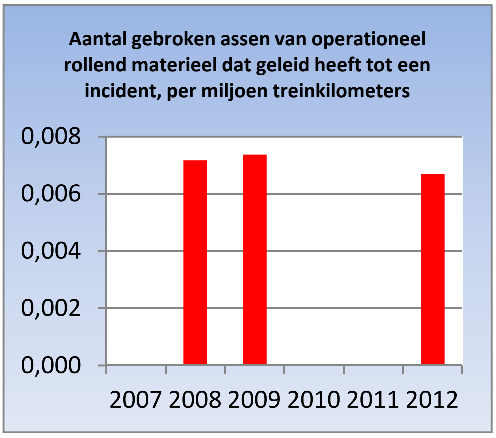

*C1.1.5 Aanleidingen tot ongevallen*

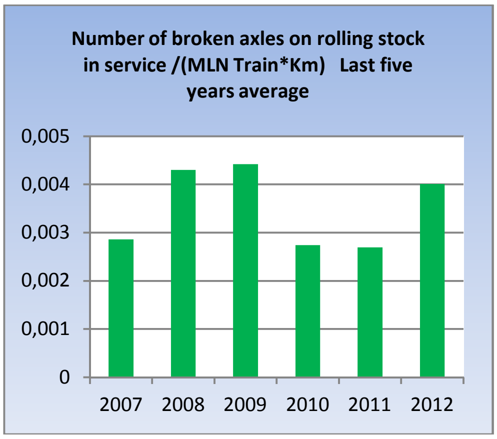


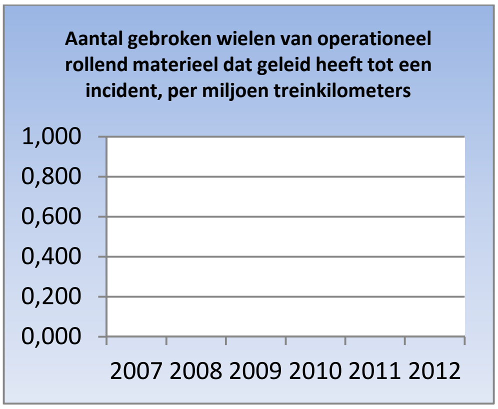



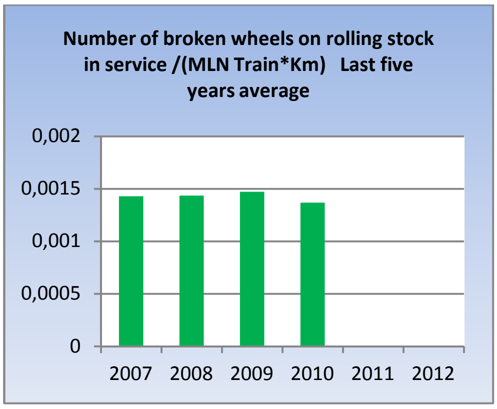

Number of signals passed at danger
/(MLN Train*Km) Last five years average
2,5
2
1,5
1
0,5
0
2007 2008 2009 2010 2011 2012


Number of wrong side signalling failures
/(MLN Train*Km) Last five years average
1,6
1,4
1,2
1
0,8
0,6
0,4
0,2
0
2007 2008 2009 2010 2011 2012

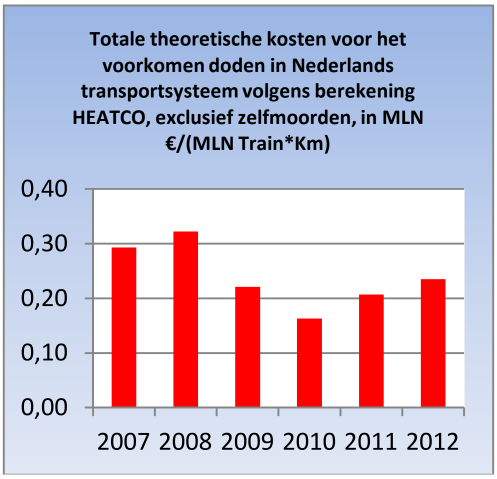

Aantal gebroken assen van operationeel
rollend materieel dat geleid heeft tot een
incident, per miljoen treinkilometers
0,008
0,006
0,004
0,002
0,000
2007 2008 2009 2010 2011 2012

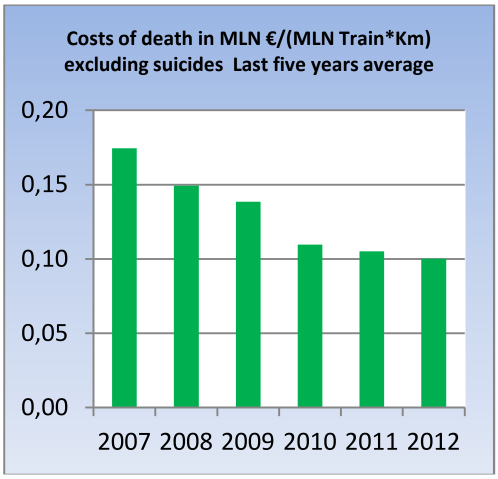

Number of broken axles on rolling stock
in service /(MLN Train*Km) Last five
years average
0,005
0,004
0,003
0,002
0,001
0
2007 2008 2009 2010 2011 2012

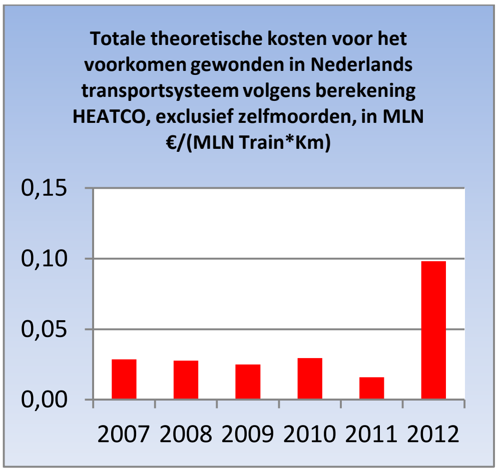

Aantal gebroken wielen van operationeel
rollend materieel dat geleid heeft tot een
incident, per miljoen treinkilometers
1,000
0,800
0,600
0,400
0,200
0,000
2007 2008 2009 2010 2011 2012

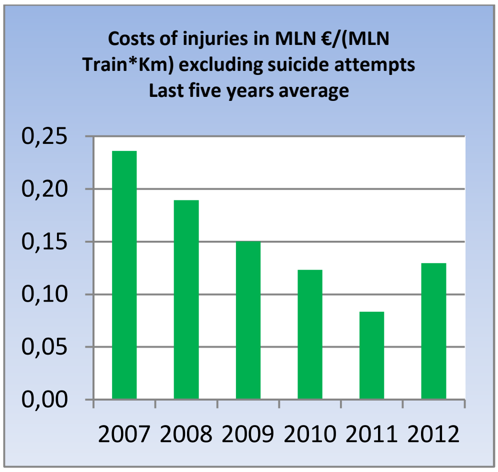

Number of broken wheels on rolling stock
in service /(MLN Train*Km) Last five
years average
0,002
0,0015
0,001
0,0005
0
2007 2008 2009 2010 2011 2012

*C1.1.6 Kosten van alle ongevallen, aantal verloren werkuren van personeel en aannemers als gevolg van ongevallen*



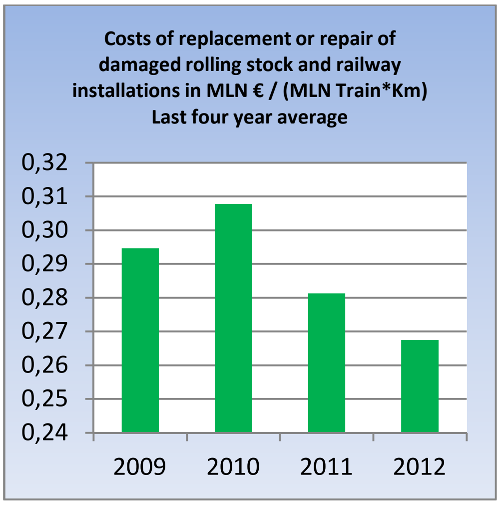



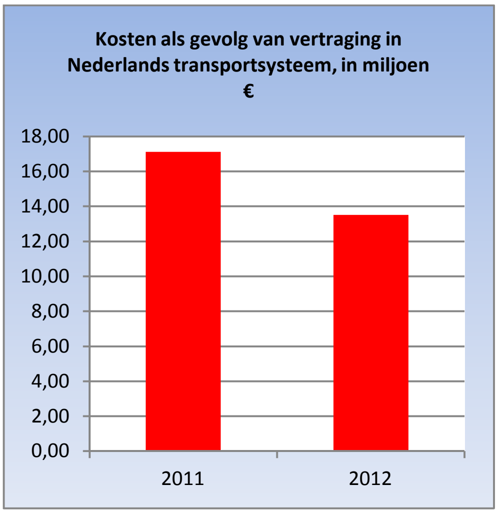



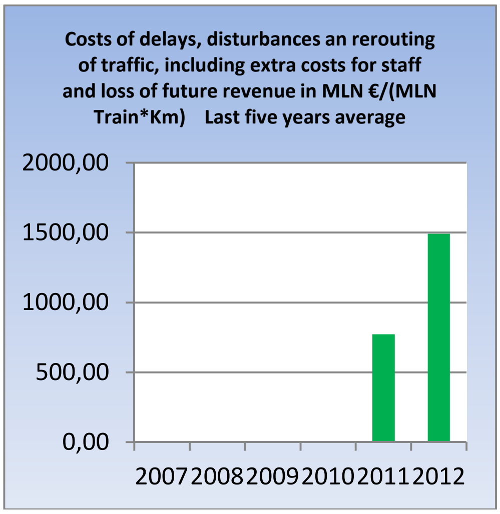











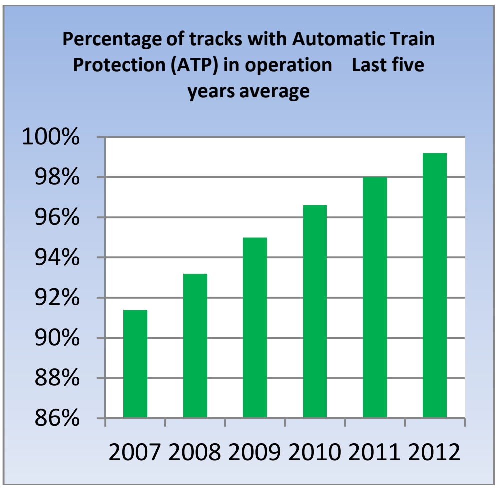



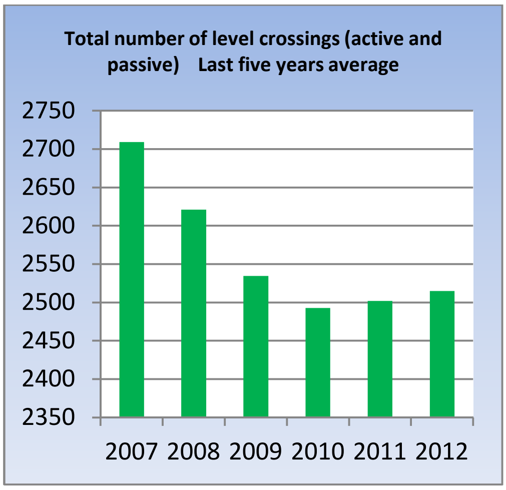


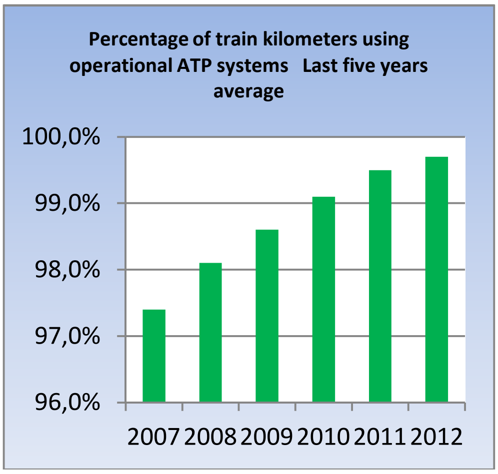


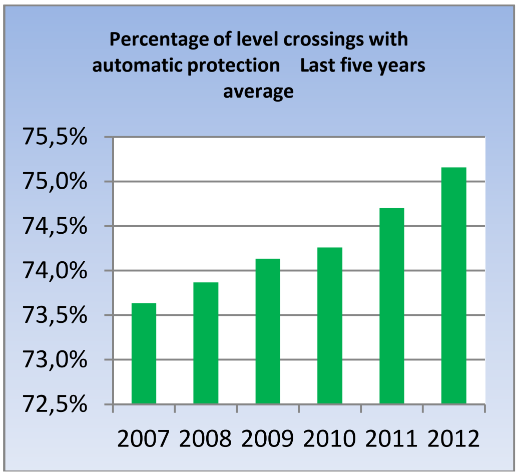


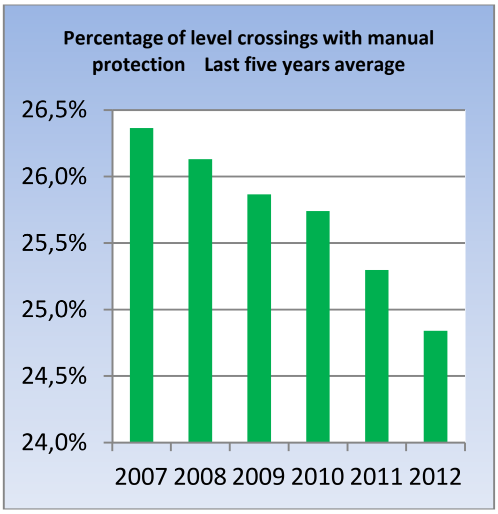

*C1.1.7 Technische veiligheid van infrastructuur en zijn toepassing, veiligheidsbeheer*

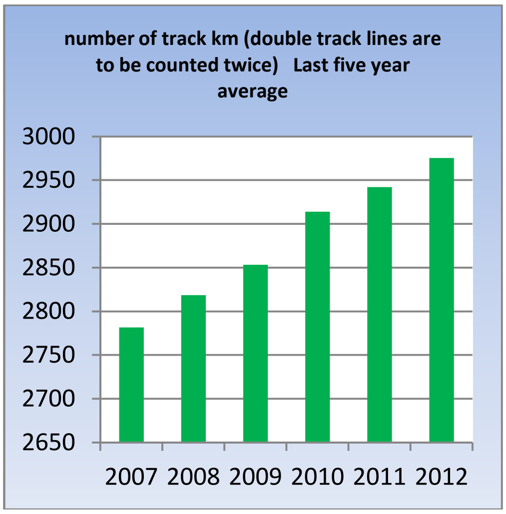


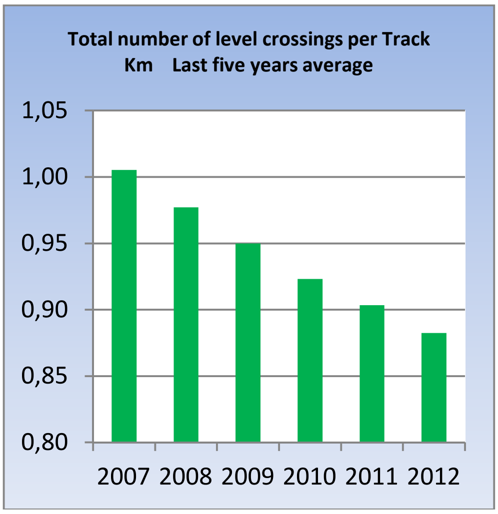




Percentage of train kilometers using operational ATP systems Last five years average
100,0%
99,0%
98,0%
97,0%
96,0%
2007 2008 2009 2010 2011 2012


Percentage of level crossings with automatic protection Last five years average
75,5%
75,0%
74,5%
74,0%
73,5%
73,0%
72,5%
2007 2008 2009 2010 2011 2012


Percentage of level crossings with manual protection Last five years average
26,5%
26,0%
25,5%
25,0%
24,5%
24,0%
2007 2008 2009 2010 2011 2012


number of track km (double track lines are to be counted twice) Last five year average
3000
2950
2900
2850
2800
2750
2700
2650
2007 2008 2009 2010 2011 2012


Total number of level crossings per Track Km Last five years average
1,05
1,00
0,95
0,90
0,85
0,80
2007 2008 2009 2010 2011 2012

## Bijlage C1.2: Berekende NRW- en MWA-waarden[26]

De NRW (national reference value) en de MWA (moving weight averages) worden op dezelfde manier berekend, maar beslaan elk een verschillende periode:

```
2006  2007 2008 2009 2010 2011 2012
|------|------|------|-----|------|------|------|
←-------------------------------------→        NRW 2012
            ←-------------------------------→ MWA 2012
```

De NRW 2012 beslaat de periode 2006 t/m 2011, de MWA 2012 beslaat de periode 2008 t/m 2012. De indicator in tabel 17 slaat alleen op 2012.

*Tabel 17: Berekende national reference values en moving weight averages over 2012*

| | | | Beoordelingsjaar 2012 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | **Risicodrager** | **Omschrijving indicator** | Indicator berekend | NRW | MWA |
| **1.1** | Reiziger | FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigertreinkm’s | 27,46 | 6,10 | 6,57 |
| **1.2** | Reiziger | FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerkm’s | 0,22 | 0,05 | 0,05 |
| **2** | Personeel | FWSI onder spoorpersoneel / jaar / mld treinkm’s | 5,34 | 1,89 | 2,25 |
| **3.1** | Overweg-gebruiker | FWSI onder overweggebruikers / jaar / mld treinkm's | 92,19 | 97,84 | 97,05 |
| **3.2** | Overweg-gebruiker | FWSI onder overweggebruikers / jaar / ((treinkm’s*aantal overwegen)/ lijnkm’s) | 110,44 | 106,3 | 108,7 |
| **4** | Anderen | FWSI onder “anderen (derden)” / jaar / mld treinkm’ | 8,02 | 7,84 | 7,99 |
| **5** | Onbevoegden | FWSI onder onbevoegden op het spoor / jaar / mld treinkm’s | 8,02 | 6,76 | 7,21 |
| **6** | Maatschappij (derden) | Totaal FWSI / jaar / mlrd treinkm’s | 139 | 129 | 127 |

In de volgende tabel 18 in bijlage C1.3 is aangegeven of de doelstelling al dan niet is gehaald.

[26] Genoemde resultaten kunnen (licht) afwijken van de in eerder verschenen rapportages opgenomen cijfers. Reden hiervoor is dat de achtergrond van de cijfers gevormd wordt door incidenten op het spoor. Nadere analyses daarvan kunnen leiden tot hercategorisering van gegevens en daardoor tot afwijkingen in NRW’s, MWA’s en FWSI’s.

## Bijlage C1.3: Het behalen van de doelstellingen voor de risicodragers uit de Derde Kadernota Railveiligheid[27]

Omwille van de leesbaarheid en de begrijpelijkheid van de analyse is het behalen van de doelstelling ‘vertaald’ in “ja” of “nee”.

De doelstellingen uit de *Derde Kadernota* hebben in het algemeen betrekking op een voortschrijdend gemiddelde (MWA en NRW). In tabel 18 staat genoemd of de doelstelling uit de Derde Kadernota is gehaald. Dat is het geval als de MWA lager of gelijk is dan de NRW, tenzij sprake is van trendbreuk. Daar waar een trend met NRW of MWA te berekenen is, wordt deze opgenomen en slaat daar de “doelstelling gehaald” op, anders wordt de berekende indicator van 2012 met 2011 vergeleken. De indicatorgegevens van 2011 zijn hier niet gepresenteerd. Ze staan in het rapport NSA Jaarverslag 2011.

*Tabel 18: Doelstellingen uit de Derde Kadernota Railveiligheid*

| Risicodrager | Omschrijving indicator | Indicator berekend | NRW 2006 - 2011 | MWA 2008 - 2012 | Doel ge-haald |
|---|---|---|---|---|---|
| **Veilig vervoeren** | | | | | |
| **Veiligheidsrisico treinreizigers** | FWSI onder reizigers / jaar / mld passagierstreinkm’s | 27,46 | 6,10 | 6,57 | nee |
| | FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerskm’s | 0,22 | 0,05 | 0,05 | ja |
| | Aantal zwaargewonde reizigers per jaar | 28 | | | nee |
| | Aantal dodelijke slachtoffers onder reizigers per jaar | 1 | | | nee |
| | Aantal lichtgewonde reizigers / jaar / mld reizigers-km’s | 12,08 | | | nee |
| **Ongevallen met passagiers-, goederen- en overige treinen** | Totaal aantal ernstige ongevallen / mln treinkm’s | 0,24 | | | nee |
| | Aantal ernstige treinbotsingen / mln treinkm’s | 0,02 | | | ja |
| | Aantal ernstige ontsporingen / mln treinkm’s | 0,00 | | | ja |
| | Aantal ernstige aanrijdingen op overwegen / mln treinkm’s | 0,13 | | | nee |
| | Aantal ernstige persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rollende | 0,07 | | | nee |

[27] Genoemde resultaten kunnen (licht) afwijken van de in eerder verschenen rapportages opgenomen cijfers. Reden hiervoor is dat de achtergrond van de cijfers gevormd wordt door incidenten op het spoor. Nadere analyses daarvan kunnen leiden tot hercategorisering van gegevens en daardoor tot afwijkingen in NRW’s, MWA’s en FWSI’s.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | toestand / mln treinkm's | | | | |
| | Aantal ernstige branden in rollend materieel / mln treinkm's | 0,00 | | | ja |
| | Aantal overige ernstige ongevallen / mln treinkm's | 0,02 | | | ja |
| | Aantal foutieve seingevingen / mln treinkm's | 0,07 | | | ja |
| | Aantal STS-passages (/ mln treinkm's) | 1,17 | | | nee |
| | Risicoreductie van STS-passages 2011 t.o.v. de STS-passages in 2003, doelstelling 75% reductie. | 62% | | | nee |
| **Rail-infrastructuur** | Aantal gebroken rails / mln treinkm's | 0,43 | | | ja |
| | Aantal knikken in het spoor / mln treinkm's | 0,02 | | | nee |
| **Materieel** | Aantal gebroken wielen van operationeel rollend materieel / mln treinkm's | 0,00 | | | ja |
| | Aantal gebroken assen van operationeel rollend materieel / mln treinkm's | 0,01 | | | nee |
| **Spoortunnels** | - | | | | |
| **Calamiteiten-organisatie en crisisbeheer-sing** | - | | | | |
| **Security** | audit in 2014 | | | | |
| | Klantoordeel sociale veiligheid: % reizigers dat sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt | 0,78 | | | ja |
| **Veilig werken** | | | | | |
| **Voorkomen arbeids-ongevallen** | FWSI onder spoorpersoneel / jaar / mld treinkm's | 5,34 | 1,89 | 2,25 | nee |
| | Aantal dodelijke slachtoffers onder baanwerkers | 0 | | | ja |
| | Aantal dodelijke slachtoffers onder rangeerders | 0 | | | ja |
| | Aantal aanrijdingen baanwerkers | 1 | | | nee |
| | Aantal elektrocuties | 1 | | | ja |
| | IF-rate (# ongevallen met verzuim > 24h * 1 mld/ gewerkte tijd inclusief inhuur en onderaannemers). | Geen info | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Opleiding en vak-bekwaamheid** | Nalevingpercentage inzake de administratieve zorgplicht: het hebben van de vereiste papieren voor bekwaamheid of medische en psychologische geschiktheid. | Geen info | | | |
| | Nalevingspercentage wegbekendheid machinisten | Geen info | | | |
| **Veilig leven** | | | | | |
| **Overweg-veiligheid** | FWSI onder overwegge-bruikers / jaar / mld treinkm's | 92,19 | 97,84 | 97,05 | ja |
| | FWSI onder overwegge-bruikers / jaar / ((treinkm's*aantal over-wegen)/ spoorkm's) | 110,44 | 106,3 | 108,7 | nee |
| **Onbevoegden op het spoor** | FWSI onder onbevoegden op het spoor / jaar / mld treinkm's | 8,02 | 7,84 | 7,99 | nee |
| | Aantal spoorsuïcides | 202 | | | ja |
| | Aantal spoorsuïcides / mld treinkm's | 1350 | | | ja |
| | FWSI onder "anderen (derden)" / jaar / mld treinkm's | 8,02 | 6,76 | 7,21 | nee |
| **Externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen)** | Aantal ongevallen waarbij ten minste een spoorvoer-tuig is betrokken dat ge-vaarlijke stoffen vervoert / mln treinkm's | 0,03 | | | ja |
| | Aantal van dergelijke on-gevallen waarbij gevaarlij-ke goederen vrijkomen / mln treinkm's | 0 | | | ja |
| | Aantal dodelijke slachtof-fers per jaar als gevolg van dergelijke ongevallen. | 0 | | | ja |
| **Thema overstijgend** | | | | | |
| **Overall** | Totaal FWSI / jaar / mlrd treinkm's (exclusief spoorsuïcides of pogingen daartoe) | 145 | 130 | 129 | ja |
| **Integrale samenwerking op raakvlakken van verantwoor-delijkheden** | - | | | | |
| **Innovatie** | - | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Veiligheids-management** | - | | | | |
| **Veiligheids-cultuur** | Nalevingspercentage veiligheidsregelgeving (NVW) door baanwerkers | 61% | | | nee |
| | Nalevingspercentage veiligheidsregelgeving (NVW) door rangeerders | Geen info | | | |

## Bijlage C2.: Gebruikte definities

### C2.1: Definities volgens richtlijn 91/03

**Anderen (derden)**
Iedereen die niet is gedefinieerd als 'reiziger', 'werknemer, met inbegrip van personeel van aannemers', 'gebruiker van een spoorwegovergang' of 'onbevoegde personen op spoorwegterreinen'.

**Andere soorten ongevallen**
Alle ongevallen, behalve de elders genoemde (treinbotsingen, ontsporingen van treinen, ongevallen op spoorwegovergangen, door rollend materieel in rijdende toestand veroorzaakte persoonlijke ongevallen en brand in rollend materieel).

**ATB**
Automatische treinbeïnvloeding. ATB treedt automatisch in werking om de trein te laten stoppen indien de waargenomen treinbeweging niet voldoet aan (een) ingestelde randvoorwaarde(n).

**Audit**
*Europese definitie:* een systematisch, onafhankelijk en gedocumenteerd proces voor het verkrijgen van auditgegevens en de objectieve evaluatie van die gegevens om na te gaan in hoeverre aan de criteria is voldaan.

**Dodelijk slachtoffer**
*Europese definitie:* iemand die bij een ongeval om het leven is gekomen of binnen 30 dagen daarna aan de gevolgen ervan overlijdt, met uitzondering van personen die zelfmoord hebben gepleegd.

**Door rollend materieel in rijdende toestand veroorzaakte persoonlijke ongevallen**
Ongevallen van één of meer personen die door een spoorvoertuig of een daaraan vastzittend of daarvan losgeraakt voorwerp zijn geraakt. Daaronder begrepen zijn personen die van spoorvoertuigen vallen, alsmede personen die tijdens de reis aan boord van die voertuigen vallen of door losse voorwerpen worden geraakt.

**Ernstig ongeval**
Een ongeval met ten minste één bewegend spoorvoertuig waarbij ten minste één persoon om het leven is gekomen of zwaargewond is geraakt of dat schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu dan wel ernstige ontregeling van het verkeer heeft veroorzaakt. Ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes vallen hier niet onder.

**Ernstige ontregeling van het verkeer**
Een onderbreking van de treindiensten op een hoofdspoorlijn gedurende zes uur of langer.

**Gewonden (zwaargewonde personen)**
Elke persoon die bij het ongeval gewond is geraakt en langer dan 24 uur in het ziekenhuis werd opgenomen, met uitzondering van mensen die een zelfmoordpoging ondernomen hebben.

**Kilometer lijn (ook wel: kilometer spoor)**
Kilometer lijn betekent de lengte, gemeten in kilometer, van het spoorwegnet van een lidstaat, waarvan het toepassingsgebied in artikel 2 van de Richtlijn 2009/149/EG is vastgesteld. Voor meersporige spoorlijnen wordt alleen de afstand tussen begin- en eindpunt geteld.

**Knikken in het spoor (ook wel: spoorspatting)**
Onvolkomenheden die verband houden met de continuïteit en de geometrie van het spoor, waardoor het spoor moet worden afgesloten of waardoor de toegestane snelheid onmiddellijk moet worden verminderd om de veiligheid te handhaven.

**Reizigerskilometer**
Meeteenheid die overeenkomt met het vervoer van een spoorwegreiziger over een afstand van 1 kilometer. Alleen de afstand die werd afgelegd over het grondgebied van het rapporterende land wordt meegerekend.

**Trein**
Eén of meer spoorvoertuigen getrokken door één of meer locomotieven of elektrische motorrijtuigen, of één motorrijtuig alleen, die onder een bepaald nummer of een specifieke benaming van een vast startpunt naar een vast eindpunt rijden. Een losse locomotief, m.a.w. een locomotief die alleen rijdt, wordt niet beschouwd als een trein.

**Treinkilometer**
Meeteenheid die de verplaatsing van een trein over een afstand van 1 kilometer weergeeft. Indien beschikbaar is dat de effectief afgelegde afstand, zo niet wordt de standaardafstand tussen de oorsprong en de bestemming gebruikt. Alleen de afstand afgelegd op het grondgebied van het rapporterende land wordt meegeteld.

**Treinreiziger**
Elke persoon die niet deel uitmaakt van het treinpersoneel en die reist via de spoorweg, inclusief passagiers die proberen in of uit een bewegend treinvoertuig te stappen.

**Zelfmoord**
Daad van opzettelijke zelfverwonding die de dood tot gevolg heeft, zoals door de bevoegde nationale instantie geregistreerd en gekwalificeerd.

## C2.2: Nationale definities

Nationale definities zijn niet van toepassing in dit jaarverslag.

## Bijlage C3.: Afkortingen

| | |
|---|---|
| ADR | Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route |
| ALARP | As low as reasonably practible |
| Arbo | Arbeidsomstandighedenwet |
| ATBVV | Automatische treinbeïnvloeding, verbeterde versie |
| BD | Buiten dienst |
| BLN | Miljard ($10^9$) |
| CSI | Common Safety Indicator |
| CSM | Common Safety Methode |
| DGB | Directoraat-Generaal Bereikbaarheid van het Ministerie van IenM |
| ECM | Entity in charge of maintenance |
| EG | Europese Gemeenschap |
| ERA | European Railway Agency |
| FWSI | Doden en gewogen zwaar gewonden |
| IenM | Ministerie van Infrastructuur en Milieu |
| ILT | Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van IenM |
| ISZW | Inspectie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid |
| Km | kilometer |
| LOD | Last onder dwangsom |
| Mld | miljard |
| MLN | Miljoen ($10^6$) |
| MO/PO | Medisch onderzoek/psychologisch onderzoek |
| MWA | Dynamisch gewogen gemiddelde |
| NRW | Nationale referentie waarde |
| NSA | National Safety Authority |
| NSR | Nationale Spoorwegen Reizigers |
| NVW | Normenkader Veilig Werken |
| OvV | Onderzoeksraad voor Veiligheid |
| RID | Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen |
| RI&E | Risicoinventarisatie en evaluatie |
| SPW | Spoorwegwet |
| STS | Stop tonend sein |
| VPC | Value of preventing a casuality |

## Bijlage D.: Status invoering Europese regelgeving in de Nederlandse wet- en regelgeving

In 2012 is er op velerlei terreinen van de spoorregelgeving, Europese regelgeving vastgesteld.

De belangrijkste wijziging is de recast van het 1e spoorpakket [2012/34]. Deze set gewijzigde richtlijnen heeft betrekking op de ordening van de spoorwegmarkt. Deze richtlijn vervangt de richtlijnen 91/440, 95/18 en 01/14.

Op het gebied van veiligheid zijn er twee belangrijke Verordeningen tot stand gekomen voor het onderhoud door bedrijven van hun Veiligheid Beheer Systeem [1078/2012] en het toezicht door de veiligheidsinstanties op het VBS [1077/2012]. De tweede set van het veiligheidsniveau waaraan Lidstaten moeten voldoen is opgesteld [2012/226 ] en vervangt de eerste set uit 2010.

Een derde belangrijke groep gewijzigde documenten zijn de Technische specificaties Interoperabiliteit. Deze onder de richtlijn op te stellen specificaties zijn aan wijziging onderhevig. Enerzijds omdat er steeds meer geharmoniseerde oplossingen worden gevonden, anderzijds door de integratie van de hogesnelheids TSIs en de conventionele TSIs, tot één set eisen die voor beide categorieën spoorlijnen van toepassing is.

Gecombineerd zijn de TSIs voor Exploitatie 2008/231 en 2011/314 tot een nieuwe 2012/757 en de TSI voor seingeving 2012/88. Deze laatste vervangt de HS-TSI [2008/860] en de conventionele TSI-CCS [2006/679].

Op basis van voortschrijdende ontwikkelingen zijn gewijzigd: TSI- Besturing en seingeving (ERTMS) 2012/696, bijlage III van TSI-TAP [665/2012] en TSI-TAF [328/2012].

Ook zijn in drie verzamelbesluiten een groot aantal kleinere wijzigingen aangebracht in oudere TSI’s: 2002/731: TSI-CCS/HS, 2002/732: TSI-INS/HS, 2002/733: TSI-ENE/HS, 2002/735: TSI-RST/HS, 2006/66: TSI-NOI (omnibus 1 besluit) 2006/679: TSI-CCS/CR, 2006/860: bijl A van TSI-CCS/HS (omnibus 2 besluit) 2006/861: TSI-WAG, 2008/163: TSI-SRT, 2008/164: TSI-PRM, 2008/217: TSI-INS/HS, 2008/231: TSI-OPE/HS, 2008/232: TSI-RST/HS, 2008/284: TSI-ENE/HS, 2011/229: TSI-NOI/CR, 2011/274: TSI-ENE/CR (omnibus3 besluit).

## Bijlage E.: De ontwikkeling van veiligheidscertificering en autorisatie – Numerieke gegevens

### Bijlage E1.: Veiligheidscertificaten volgens Besluit 2004/49/EG

| | | Totaal aantal certificaten | Aantal certificaten deel A in ERADIS[28] |
|---|---|---|---|
| *E1.1 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2012 en daarvoor, geldig in 2012* | | 26 | 26 |
| *E1.2 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel B, afgegeven in 2012 en daarvoor, geldig in 2012* | Aantal certificaten deel B, voor welke het deel A is afgegeven in Nederland | 26 | 26 |
| | Aantal certificaten deel B, voor welke het deel A is afgegeven buiten Nederland | 7 | 7 |

| | | | A | R | P |
|---|---|---|---|---|---|
| *E1.3 Aantal geldige veiligheidscertificaten deel A, afgegeven in 2012 en daarvoor, geldig in 2012* | | Nieuwe certificaten | 2 | 1 | 0 |
| | | Gewijzigde certificaten | 0 | 1 | 0 |
| | | Opnieuw afgegeven certificaten | 19 | 0 | 0 |
| | | | | | |
| *E1.4 Aantal nieuw toegekende veiligheidscertificaten deel B voor spoorwegondernemingen, afgegeven in 2012* | Waarvan het deel A is afgegeven in Nederland | Nieuwe certificaten | 2 | 1 | 0 |
| | | Gewijzigde certificaten | 2 | 1 | 0 |
| | | Opnieuw afgegeven certificaten | 20 | 0 | 0 |
| | Waarvan het deel A is afgegeven buiten Nederland | Nieuwe certificaten | 0 | 0 | 0 |
| | | Gewijzigde certificaten | 2 | 0 | 0 |
| | | Opnieuw afgegeven certificaten | 1 | 0 | 0 |

A = Geaccepteerde aanvragen, certificaat is afgegeven in 2012.
R = Afgewezen aanvragen, geen certificaat is afgegeven in 2012.

[28] ERADIS is een data informatie systeem van de ERA met certificaten, afgegeven door de nationale veiligheidsautoriteiten voor spoorveiligheid.

P = Aanvraag loopt nog, certificaat is nog niet afgegeven in 2012.

| | Totaal aantal ingetrokken certificaten in 2012 | Aantal ingetrokken certificaten genoemd in ERADIS in 2012 |
|---|---|---|
| *E1.5 Aantal ingetrokken veiligheidscertificaten deel A in 2012* | 0 | 0 |
| *E1.6 Aantal ingetrokken veiligheidscertificaten deel B in 2012* | 0 | 0 |

*E1.7 Lijst van landen waar spoorwegondernemingen, die een aanvraag ingediend hebben voor een deel B in Nederland, hun deel A hebben verkregen.*

| Naam spoorwegonderneming | Europese lidstaat waar het veiligheidscertificaat deel A was afgegeven |
|---|---|
| **NMBS Logistics NV** | België |
| **Captrain Belgium** | België |
| **Crossrail Benelux NV** | België |
| **DB Regio AG** | Duitsland |
| **RheinCargo GmbH** | Duitsland |
| **TX Logistik** | Duitsland |
| **RTS Austria** | Oostenrijk |
| **Arriva Personenvervoer Nederland BV** | Nederland |
| **BAM Rail B.V.** | Nederland |
| **Connexxion Openbaar Vervoer NV** | Nederland |
| **CRS-Continental Rail Services BV** | Nederland |
| **DB Schenker Rail Nederland NV** | Nederland |
| **ERS Railways BV** | Nederland |
| **Eurailscout Inspection & Analysis BV** | Nederland |
| **Euro-Express Treincharter BV** | Nederland |
| **HSA Beheer NV** | Nederland |
| **HSL Logistiek BV** | Nederland |
| **HTRS NederlandBV** | Nederland |
| **KombiRail Europe BV** | Nederland |
| **Lloyd's Register Rail Europe BV** | Nederland |
| **Locon Benelux BV** | Nederland |
| **LTE Netherlands BV** | Nederland |
| **NedTrain BV** | Nederland |
| **NS Reizigers B.V.** | Nederland |
| **Rotterdam Rail Feeding B.V.** | Nederland |
| **Rurtalbahn Benelux BV** | Nederland |
| **Shunter Tractie BV** | Nederland |
| **Spitzke Spoorbouw BV** | Nederland |
| **Strukton Rail Materieel BV** | Nederland |

| | |
|---|---|
| **Syntus BV** | Nederland |
| **Veolia Transport Rail BV** | Nederland |
| **VolkerRail Nederland BV** | Nederland |
| **Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij** | Nederland |

## Bijlage E2.: Veiligheidsautorisaties volgens besluit 2004/49/EG

| | Totaal aantal veiligheidsautorisaties |
|---|---|
| *E2.1 Aantal geldige veiligheidsautorisaties in het jaar 2012 en in de voorgaande jaren die nog geldig waren aan het eind van 2012* | 1 |

| | | A | R | P |
|---|---|---|---|---|
| *E2.2 Aantal aanvragen voor veiligheids-autorisaties die toegekend zijn aan infrastructuur-managers, afgegeven in 2012* | Nieuwe certificaten | 0 | 0 | 0 |
| | Gewijzigde certificaten | 0 | 0 | 0 |
| | Opnieuw afgegeven certificaten | 1 | 0 | 0 |

A = Geaccepteerde aanvragen, certificaat is afgegeven in 2012.
R = Afgewezen aanvragen, geen certificaat is afgegeven in 2012.
P = Aanvraag loopt nog, certificaat is nog niet afgegeven in 2012.

| | Totaal aantal afgewezen veiligheidsautorisaties |
|---|---|
| *E2.3 Aantal aanvragen voor veiligheids-autorisaties van een infrastructuurbeheerder die afgewezen zijn in 2012* | 0 |

## Bijlage E3./E4.: Procedurele aspecten – Veiligheidscertificaten deel A en B

| | | Nieuw | Wijziging | Opnieuw afgegeven |
|---|---|---|---|---|
| **De gemiddelde tijd tussen het ontvangst van een aanvraag voor een veiligheidscertificaat deel A** | | 23 weken | 2 | 17 |
| **De gemiddelde tijd tussen het ontvangst van een aanvraag voor een veiligheidscertificaat deel B** | Waarvan het deel A is afgegeven in Nederland | 23 weken | 0 | 17 |
| | Waarvan het deel A is afgegeven buiten Nederland | 2 | 2 | 0 |

## Bijlage E5.: Procedurele aspecten – Veiligheidsautorisatie infrastructuurbeheerder

| | Nieuw | Wijziging | Opnieuw afgegeven |
|---|---|---|---|
| **De gemiddelde tijd tussen het ontvangst van een aanvraag voor een veiligheidsautorisatie** | - | - | 0 |

## Bijlage E6.: Aantal afgegeven machinistenvergunningen in 2012

| | Beschikking Positief | Beschikking Negatief | Beschikking Buiten Behandeling |
|---|---|---|---|
| **Januari** | nvt | nvt | nvt |
| **Februari** | nvt | nvt | nvt |
| **Maart** | nvt | nvt | nvt |
| **April** | nvt | nvt | nvt |
| **Mei** | 8 | nvt | nvt |
| **Juni** | 36 | nvt | nvt |
| **Juli** | 142 | nvt | 1 |
| **Augustus** | 79 | nvt | nvt |
| **September** | 91 | 1 | 22 |
| **Oktober** | 209 | 3 | 7 |
| **November** | 261 | nvt | 6 |
| **December** | 136 | 5 | 7 |
| **Totaal** | 962 | 9 | 43 |

nvt: niet van toepassing.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag
www.ilent.nl | Twitter: @InspectieLenT

Augustus 2013